



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

11-04-2005

Après-midi

maandag

11-04-2005

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>Vlaams Belang</i>	<i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>
<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	<i>MOT</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beige gekleurd papier)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

Questions jointes de 1
 - M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur 1
 "la carte de stationnement pour les médecins en
 visite à domicile urgente" (n° 5624)
 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité 1
 sur "le problème du stationnement pour les
 médecins" (n° 5689)

Orateurs: **Guido De Padt, Jef Van den
 Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la
 Mobilité

Question de M. Melchior Wathelet au ministre de 6
 la Mobilité sur "les coûts d'avocats générés par la
 défense de l'Etat belge dans le cadre des
 procédures judiciaires engagées à la suite de la
 décision de disperser les nuisances des avions à
 Bruxelles" (n° 5605)

Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du
 groupe cdH, **Renaat Landuyt**, ministre de la
 Mobilité

Question de M. Guido De Padt au ministre de la 7
 Mobilité sur "les conducteurs souffrant de
 dyslexie" (n° 5646)

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
 ministre de la Mobilité

Question de Mme Inga Verhaert au vice-premier 8
 ministre et ministre du Budget et des Entreprises
 publiques sur "le contrôle des temps de conduite
 et de repos des conducteurs de trains de
 marchandises" (n° 5734)

Orateurs: **Inga Verhaert, Renaat Landuyt**,
 ministre de la Mobilité

Interpellations et questions jointes de 10
 - Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur 10
 "l'adoption d'un nouveau plan de répartition des
 nuisances sonores autour de Bruxelles-National"
 (n° 548)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur 10
 "le pourvoi en cassation contre l'arrêt de la cour
 d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 et les
 pourparlers avec les Régions en matière de
 dispersion et de normes sonores" (n° 6374)

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur 10
 "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de
 Bruxelles-National" (n° 6376)

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur 10
 "les nuisances sonores autour de l'aéroport de
 Bruxelles-National" (n° 577)

Orateurs: **Bart Laeremans, Olivier Maingain,
 Marie Nagy, Joëlle Milquet, Renaat Landuyt**,
 ministre de la Mobilité

INHOUD

Samengevoegde vragen van 1
 - de heer Guido De Padt aan de minister van 1
 Mobiliteit over "de parkeerkaart voor dokters bij
 dringende huisbezoeken" (nr. 5624)
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van 1
 Mobiliteit over "het parkeerprobleem voor de
 artsen" (nr. 5689)

Sprekers: **Guido De Padt, Jef Van den
 Bergh, Renaat Landuyt**, minister van
 Mobiliteit

Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de 6
 minister van Mobiliteit over "de advocatenkosten
 voor de verdediging van de Belgische Staat in het
 kader van de gerechtelijke procedures ingesteld
 naar aanleiding van de beslissing om de
 geluidshinder van de vliegtuigen in en rond
 Brussel te spreiden" (nr. 5605)

Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van
 de cdH-fractie, **Renaat Landuyt**, minister van
 Mobiliteit

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister 7
 van Mobiliteit over "bestuurders die aan dyslexie
 lijden" (nr. 5646)

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
 minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de vice- 8
 eerste minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "de controle van de rij-
 en rusttijden van de bestuurders van
 goederentreinen" (nr. 5734)

Sprekers: **Inga Verhaert, Renaat Landuyt**,
 minister van Mobiliteit

Samengevoegde interpellaties en vragen van 10
 - mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van 10
 Mobiliteit over "de goedkeuring van een nieuw
 spreidingsplan ter beheersing van de
 geluidsoverlast rond de luchthaven van
 Zaventem" (nr. 548)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van 10
 Mobiliteit over "het cassatieberoep tegen het
 arrest van het hof van beroep van Brussel van
 17 maart 2005 en de gesprekken met de
 Gewesten inzake spreiding en geluidsnormen"
 (nr. 6374)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van 10
 Mobiliteit over "het gebruik van baan 02 op de
 luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 6376)

- mevrouw Marie Nagy tot de minister van 10
 Mobiliteit over "de geluidshinder in de omgeving
 van de luchthaven van Brussel-Nationaal"
 (nr. 577)

Sprekers: **Bart Laeremans, Olivier Maingain,
 Marie Nagy, Joëlle Milquet, Renaat Landuyt**,
 minister van Mobiliteit

<i>Motions</i>	21	<i>Moties</i>	21
Question de M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "l'instauration d'une limitation de vitesse généralisée à 70km/h" (n° 5952)	23	Vraag van de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een algemeen snelheidsregime van 70km/uur" (nr. 5952)	23
<i>Orateurs:</i> Mark Verhaegen, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Mark Verhaegen, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Georges Lenssen au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation abusive de véhicules agricoles pour des missions de transport" (n° 5955)	25	Vraag van de heer Georges Lenssen aan de minister van Mobiliteit over "het misbruik van landbouwvoertuigen voor transportopdrachten" (nr. 5955)	24
<i>Orateurs:</i> Georges Lenssen, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité, Dylan Casaer		<i>Sprekers:</i> Georges Lenssen, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit, Dylan Casaer	
Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "la réforme de la loi relative à la circulation routière suivant le principe "augmentation des contrôles, diminution des amendes"" (n° 5971)	26	Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de verkeerswet overeenkomstig het principe "hogere pakkans, lagere boetes"" (nr. 5971)	26
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les formalités à remplir lors de l'acheminement en Belgique d'un véhicule acheté d'occasion à l'étranger" (n° 5973)	27	Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de formaliteiten bij de overbrenging van een in het buitenland aangekochte tweedehands auto naar België" (nr. 5973)	28
<i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	30	Samengevoegde vragen van	30
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la méthode agréée légalement pour vérifier le taux d'alcoolémie" (n° 6085)	30	- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de wettelijk erkende methode om het alcoholgehalte in het bloed na te gaan" (nr. 6085)	30
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la fiabilité des analyses de sang lors des contrôles d'alcoolémie" (n° 6091)	30	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de betrouwbaarheid van de bloedanalyses bij alcoholcontroles" (nr. 6091)	30
<i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité, Guido De Padt		<i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit, Guido De Padt	
Questions jointes de	35	Samengevoegde vragen van	35
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les transports dangereux chargés sans respecter les consignes de sécurité" (n° 6074)	35	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "gevaarlijke transporten die onveilig geladen zijn" (nr. 6074)	35
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'augmentation des infractions pour défaut d'arrimage de marchandises dangereuses" (n° 6090)	35	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de toename van inbreuken inzake foutieve stuwning van gevaarlijke goederen" (nr. 6090)	35
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les transports dangereux avec chargement non sécurisé" (n° 6244)	35	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "gevaarlijke transporten die onveilig geladen zijn" (nr. 6244)	35
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Dylan Casaer, Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Dylan Casaer, Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la contribution des 'ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées' à une	38	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de bijdrage van 'ingenieurs en conducteurs van bruggen en	38

meilleure gestion des incidents survenus sur les autoroutes" (n° 6075)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de 41
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité 41
sur "les dispenses du port obligatoire de la
ceinture de sécurité" (n° 6114)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité 41
sur "les dispenses du port obligatoire de la
ceinture de sécurité" (n° 6117)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de 42
- M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur 42
"la place du Comité consultatif des usagers à la
suite de la nouvelle structure du groupe SNCB"
(n° 6221)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité 42
sur "les plaintes récentes du Comité consultatif
des usagers de la SNCB concernant la non-prise
en compte systématique du Comité et de ses avis
sur l'accueil des voyageurs" (n° 6241)

Orateurs: **Joseph Arens, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité, **Jef Van den Bergh**

Questions jointes de 46
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité 46
sur "le plan fédéral global vélo" (n° 6245)

- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur 46
"le plan global vélo" (n° 6366)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Dylan Casaer**,
Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité

Question de M. Guido De Padt au ministre de la 48
Mobilité sur "la situation confuse pour les villes et
les communes en ce qui concerne les infractions
de parking qui ne relèvent plus du droit pénal"
(n° 6266)

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité

Question de M. Guido De Padt au ministre de la 50
Mobilité sur "la possibilité d'indiquer plusieurs
plaques minéralogiques sur une carte de
stationnement pour riverains" (n° 6345)

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité

Question de M. Guido De Padt au ministre de la 51
Mobilité sur "l'éventuelle suppression des timbres-
amendes pour le paiement des amendes de
roulage" (n° 6349)

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité

wegen' aan een beter incidentmanagement op de
autosnelwegen" (nr. 6075)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 40
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van 40
Mobiliteit over "de vrijstellingen van de draagplicht
van de veiligheidsgordel" (nr. 6114)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van 41
Mobiliteit over "de vrijstellingen van de draagplicht
van de veiligheidsgordel" (nr. 6117)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 42
- de heer Joseph Arens aan de minister van 42
Mobiliteit over "de rol van het Raadgevend Comité
van de Gebruikers naar aanleiding van de nieuwe
structuur van de NMBS-groep" (nr. 6221)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van 42
Mobiliteit over "de recente klachten van het
Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de
NMBS over de systematische onderwaardering
van het Comité en zijn adviezen over het onthaal
van de reizigers" (nr. 6241)

Sprekers: **Joseph Arens, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit, **Jef Van den Bergh**

Samengevoegde vragen van 46
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van 46
Mobiliteit over "het federale 'Totaalplan fiets'"
(nr. 6245)

- de heer Dylan Casaer aan de minister van 46
Mobiliteit over "het Totaalplan fiets" (nr. 6366)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Dylan Casaer**,
Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister 48
van Mobiliteit over "de onduidelijkheid voor steden
omtrent parkeerovertredingen die uit het strafrecht
zijn gehaald" (nr. 6266)

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister 50
van Mobiliteit over "de mogelijkheid om
verschillende nummerplaten te vermelden op één
bewonerskaart" (nr. 6345)

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Guido de Padt aan de minister 51
van Mobiliteit over "de mogelijke afschaffing van
boetezegels om verkeersboetes te betalen"
(nr. 6349)

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

LUNDI 11 AVRIL 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 11 APRIL 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.19 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de parkeerkaart voor dokters bij dringende huisbezoeken" (nr. 5624)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het parkeerprobleem voor de artsen" (nr. 5689)

01 **Questions jointes de**

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la carte de stationnement pour les médecins en visite à domicile urgente" (n° 5624)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le problème du stationnement pour les médecins" (n° 5689)

01.01 **Guido De Padt (VLD):** Mijnheer de minister, de voorliggende problematiek komt af en toe terug, zowel in de praktijk als in de pers. De problematiek komt ook af en toe hier in het Parlement aan bod, in deze commissie. Er zijn enkele collega's die terzake wetsvoorstellen hebben ingediend. Ik meen dat dit aantoont dat er in elk geval een zekere noodzaak is om zich met dat thema bezig te houden. Naar ik meen – en waarschijnlijk menen dat ook andere collega's – moet vermeden worden dat een arts wanneer die in noodsituaties dringend moet optreden minuten zou verliezen door het zoeken naar een of andere wettelijke parkeerplaats. In een aantal geval zijn die minuten van levensgroot belang. Het probleem is echter dat er in een aantal steden en gemeenten te weinig plaats is om meteen zijn wagen kwijt te geraken.

Ik weet dat u in het verleden al geantwoord hebt: "Nood breekt wet", maar blijkbaar is diezelfde instelling niet altijd terug te vinden bij diegenen die de processen-verbaal opmaken en die de mensen in dat geval verbaliseren. Dat is waarschijnlijk een van de redenen waarom men in Brussel het initiatief heeft genomen waarover wij in de pers – het is al een tijdje geleden – gelezen hebben. De Brusselse artsen zouden vanaf oktober of zelfs vroeger een parkeerkaart kunnen krijgen, een speciale parkeerkaart voor dringende huisbezoeken. Het akkoord dat daarover werd bereikt door de Orde van Geneesheren van Brabant en de Brusselse procureur des Konings zou bevatten dat

01.01 **Guido De Padt (VLD):** Le problème de stationnement qui se pose aux médecins en visite urgente à domicile doit être résolu car il faut en effet éviter que dans ces situations d'urgence, ils ne perdent un temps précieux à chercher un emplacement de parking réglementaire.

Le ministre a déclaré précédemment que nécessité fait loi mais ce principe n'est pas suivi par les autorités verbalisantes. Une initiative a été prise à Bruxelles afin d'instaurer une carte de stationnement spéciale pour les visites urgentes à domicile. Les médecins détenteurs de cette carte peuvent stationner pour un temps limité en des endroits où le stationnement est normalement interdit.

men in toepassing van dat akkoord voor een beperkte tijd mag parkeren op plaatsen waar het in normale omstandigheden niet mogelijk is.

Ik las trouwens ook in de pers dat u voorstander bent van een dergelijk systeem, mijnheer de minister. Een concreet initiatief laat echter op zich wachten. Nochtans zou een – en ik wil dit benadrukken – uniforme regeling mijns inziens veel meer kans op slagen hebben dan een regeling die verschillend is van gerechtelijk arrondissement tot gerechtelijk arrondissement. Die verschillende systemen kunnen voor een zekere chaos zorgen en veroorzaken verwarring bij de artsen die in verschillende arrondissementen patiënten hebben. Vandaar mijn vragen.

Wat is uw mening omtrent de problematiek van een dergelijke parkeerkaart voor artsen? Heeft u weet van andere initiatieven? Bent u van plan hierover een uniform initiatief te nemen of eventueel wetsvoorstellen terzake te ondersteunen?

Indien ja, in welke richting zal dat dan evolueren? Gaat het dan om een wettelijk voorbehouden plaats en/of, indien de wettelijk voorbehouden plek te ver verwijderd is van het dringend huisbezoek, de mogelijkheid voor de arts om in dringende en levensbedreigende situaties fout te parkeren?

Wanneer u voorstander bent van een wettelijk ingrijpen, kan u dan meedelen of hieromtrent reeds concrete stappen werden ondernomen? Wat is de concrete timing, gelet op het feit dat er wel degelijk vraag is naar een wettelijke regeling?

01.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil mij graag aansluiten bij de vraag van collega De Padt. Ik wil het enigszins nuanceren. Het is een probleem dat hier inderdaad al enkele keren aan bod is gekomen maar ik denk dat het een probleem is dat er eigenlijk geen hoeft te zijn mits er wat gezond verstand zou zijn bij de verbaliserende agenten die mits wat gezond verstand dit probleem meteen de wereld uit zouden kunnen helpen. Wij aarzelen ook een beetje om hiervoor een algemene uitzonderingsregel te ontwerpen omdat dit toch een beetje de deur openzet naar misbruiken die misschien niet altijd gerechtvaardigd zijn. Wanneer is immers een toestand kritiek, en zo meer...?

Ik had graag enkele vragen gesteld over het initiatief dat de heer Landuyt in de pers naar buiten heeft gebracht via de Artsenkrant. Hij spreekt daarin over een uniforme parkeerkaart en stelt voor te werken met aanvullende gemeentelijke reglementen en niet via een wijziging van de verkeerswet. Ik zou graag van de minister vernemen hoe hij dit wil realiseren? Gaat die soepelheid enkel betrekking hebben op het gedepenaliseerd betalend parkeren of ook op overtredingen inzake het veilig parkeren? Ik denk aan parkeren op fietspaden en dergelijke meer.

Hoe gaat de minister duidelijk maken dat zo'n soepelheid niet betekent dat de artsen niet meer moeten verwachten dan wat hij zal toegeven of versoepelen? Zoals ik daarnet al zei, vraag ik me af of dit geen klimaat in de hand kan werken waarbij artsen meer uitzonderingen zullen verwachten voor het optreden voor dringende geneeskundige zorgen. Ik denk dan ook terug aan het geval van

Selon les médias, le ministre serait partisan d'un tel système. Or, il ne prend aucune initiative concrète. Une réglementation uniforme est plus efficace que des accords qui devraient être conclus au niveau de chaque arrondissement judiciaire.

Que pense le ministre de la carte de stationnement pour les médecins et est-il informé d'autres initiatives? Le ministre élaborera-t-il une réglementation uniforme? Pense-t-on à cet égard à instaurer, par voie légale, des emplacements réservés ou bien les médecins auront-ils la possibilité de stationner de manière illégale dans des situations d'urgence? Des initiatives ont-elles déjà été prises pour adapter la législation? Quand ce processus sera-t-il achevé?

01.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Les problèmes de stationnement des médecins ne se poseront plus si les agents verbalisateurs font preuve de bon sens. L'instauration d'une dérogation générale pour les médecins ouvrirait la voie aux abus. Le "Journal du Médecin" évoquait la volonté du ministre d'introduire une carte de stationnement uniformisée et de permettre une adaptation des règlements communaux. Comment peut-il réaliser cet objectif sans modifier la législation?

La souplesse dont il sera fait preuve concernant les possibilités de parking pour les médecins n'aura-t-elle trait qu'au stationnement payant ayant fait l'objet d'une dépenalisation ou concernera-t-elle également les infractions en matière de sécurité du stationnement?

snelheidsovertredingen van een aantal maanden geleden.

Bovendien zijn ook andere zorgverstrekkers, zoals thuisverplegers, kandidaat voor een soepelere parkeerregeling. Collega Van Themsche had daarover normaal nog een aanvullende vraag. Misschien kunt u toch al antwoorden of ook zij hiervoor in aanmerking zouden komen?

Après cet assouplissement, comment le ministre fera-t-il clairement comprendre que les médecins ne doivent plus s'attendre à d'autres mesures dérogatoires? Cet assouplissement de la réglementation concernera-t-il également d'autres prestataires de soins?

De **voorzitter**: Mevrouw Van Themsche is blijkbaar nog niet verschenen. Ik geef dan ook het woord aan de minister voor het antwoord op de twee vragen.

01.03 Minister **Renaat Landuyt**: Betekent dit dat ik dan nog een keer zal moeten antwoorden aan mevrouw Van Themsche?

De **voorzitter**: Neen. Ik ben consequent, ook met de collega's van mijn fractie. Als ze niet aanwezig zijn op het ogenblik waarop andere vragen met hetzelfde thema gesteld worden, dan vervallen die vragen. De wet is de wet en voor iedereen.

01.04 Minister **Renaat Landuyt**: Zeer goed.

Wat de problematiek betreft van het parkeren door huisartsen in het bijzonder moet een onderscheid worden gemaakt tussen twee situaties of twee grote lijnen. Enerzijds is er de vraag die ik nu en dan meen te begrijpen om het verkeersreglement niet toepasselijk te verklaren op de huisartsen. Anderzijds is er het probleem van het effectief tekort aan parkeerplaatsen voor zij die het op een reglementaire wijze wensen te doen.

Waar ligt de oplossing? Enerzijds, om heel duidelijk te zijn, collega De Padt, denk ik dat uw wetsvoorstel, als ik goed geïnformeerd ben, een heel groot gevaar inhoudt voor anderen. Er is nu effectief in ons strafrecht een principe van nood breekt wet, van een noodtoestand dus. Dat is eigenlijk wettelijk niet omschreven maar het is keihard ingebakken in heel ons gerechtelijk systeem. Dat betekent dat het voor alle mogelijke nu onvoorzienbare situaties van toepassing kan zijn. Zodra men wettelijk begint te specificeren wat deze noodtoestand bijvoorbeeld voor artsen zou kunnen inhouden, kan dat een omgekeerd effect hebben in ons legaal systeem. Het kan dan niet meer toepasselijk zijn in andere situaties. Vandaar dat ik nogal aarzelend sta tegenover initiatieven om een noodtoestand te gaan specificeren.

Iets wat ik wel bezig ben te doen en wat eigenlijk op papier klaar is, is de mogelijkheid geven aan de gemeenten om in het kader van heel de problematiek van bewonerskaarten en bewonersparkeren ook duidelijkheid te voorzien voor mensen die beroepshalve voor dringende medische bezoeken een parkeerplaats nodig hebben.

In de ontwerp teksten heeft men het, zoals ik dat verkies, over een medische kaart. Ik zeg dit in antwoord op de vraag of het alleen over artsen gaat. Dat is niet het geval. We moeten de situatie voor ogen houden. We hopen dat dit een systeem kan zijn dat de gemeenten toelaat de naleving goed op te volgen. Zoals collega Van den Bergh zegt, zou het gezond verstand van de agenten veel kunnen oplossen. We moeten echter opletten dat we geen regeling creëren die afhangt van het gezond verstand van de artsen. Ik weet niet in wiens voordeel

01.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Il m'est demandé, d'une part, de déclarer qu'une règle de circulation ne s'applique pas aux médecins généralistes et, d'autre part, de résoudre le problème du manque d'emplacements de stationnement qui leur sont réservés. La proposition de loi de M. De Padt n'est pas sans danger. La législation pénale prévoit actuellement le principe de situations d'urgence qui s'applique à différentes situations imprévues. Si la loi définit une situation d'urgence spécifique aux médecins, d'autres situations d'urgence ne pourront plus être reconnues comme telles par la suite.

Il est par contre possible d'autoriser les communes à permettre le stationnement à titre professionnel dans le cadre du stationnement des riverains en cas d'appels médicaux urgents. Il appartient alors aux communes de veiller elles-mêmes au respect de la réglementation et de déterminer ce qu'il convient d'entendre par situations d'urgence. Une loi ne peut tout de même pas être fondée sur le bon sens des agents ou des médecins.

Le problème est que le principe selon lequel "nécessité fait loi" ne

de balans van het gezond verstand zou doorslaan.

Ik kom tot het punt van collega Van den Bergh. Het is effectief zo dat als we de gemeenten toelaten te voorzien in een regeling inzake parkeren, er wellicht een grotere mogelijkheid ontstaat om bij de verkeershandhaving, bijvoorbeeld door het maken van goede afspraken zoals in Brussel en Antwerpen gebeurt, ervoor te zorgen dat de politie rekening kan houden met potentiële noodsituaties. We zouden daardoor minder te maken krijgen met discussies die tot op de rechtbank aanslepen. Het vervelende aan de regel "nood breekt wet" is dat die à la limite pas kan spelen op de politierechtbank en dat er intussen al veel geschreven en gewreven is wat misschien niet nodig was.

Men kan het gezond verstand van eender wie beter coördineren door het maken van goede afspraken in het kader van veiligheidsovereenkomsten en door te zeggen dat men meer oog moet hebben voor noodsituaties. Elke regeling die verder gaat, dreigt te veel af te hangen van de goede trouw van een beroepsgroep. We kunnen er immers niet zeker van zijn dat iedereen van dezelfde goede trouw zou getuigen.

Ik heb de Artsenverenigingen meegedeeld dat ik het systeem van de kaart Aap/Singe geen goed voorbeeld vond van verstandig communiceren met de politieagenten.

De **voorzitter**: Ik vind dit een eufemistische manier van uitdrukken.

01.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, er staan wel puntjes tussen de twee a's.

Mijnheer de minister, uw antwoord ligt in de lijn van een wetsvoorstel, dat ik recent heb ingediend, om aan de gemeenten de mogelijkheid te verlenen om specifieke parkeerplaatsen te gaan inrichten voor houders van een vergunningenkaart. Ik heb het zo in mijn wetsvoorstel genoemd. Het is een beetje afgekeken van Nederland.

Mijnheer de minister, ik vermoed dat dit zal gebeuren via een wetsontwerp en dat die machtiging aan de gemeenten op die manier zal worden verleend. Dat kan reeds voor een stuk soelaas bieden aan de problematiek die zich hier stelt. De kans zal dan immers veel groter zijn dat de mensen zich ergens vrij dicht bij de woning van de patiënt zullen kunnen parkeren. Die kans zal dan veel groter zijn. Ingeval van noodsituaties zal dan toch vlugger kunnen worden ingegrepen.

Mijnheer de minister, ik zou nog graag een hint geven. In mijn eigen wetsvoorstel heb ik het iets breder gezien. Ik ben geen kerkganger, maar ik dacht dat ook pastoors die geroepen worden om de laatste zalving en dergelijke te gaan toedienen soms in nood kunnen zitten bij het vinden van een parkeerplaats. Er zijn ook nog de sociale werkers, mensen die regelmatig op ziekenbezoek gaan. Ik heb in mijn wetsvoorstel ook die mogelijkheid ingebouwd, afhankelijk van de autonomie van de gemeenten. U kan misschien de opdracht geven aan uw kabinet om het even na te lezen. Het kan misschien inspiratie geven voor de eigen wetteksten. Ik pleit niet alleen voor de pastoors, maar ik heb veel respect voor die beroepscategorie.

peut être invoqué comme argument devant le tribunal de police qu'en dernier recours. Il est dès lors préférable de conclure de bons accords dans le cadre d'un contrat de sécurité.

01.05 Guido De Padt (VLD): La réponse du ministre s'inscrit dans la ligne de ma proposition de loi qui vise à donner aux communes la possibilité de prévoir des emplacements de stationnement spéciaux pour les détenteurs de la carte, comme c'est le cas aux Pays-Bas. Peut-être cette réglementation pourrait-elle même être étendue aux prêtres ou aux travailleurs sociaux.

Men kan eventueel de gemeenten machtigen om in bepaalde gevallen specifieke parkeerplaatsen te voorzien. Ik denk bijvoorbeeld ook aan de burgemeester en de schepenen. Men ziet nu reeds dat zij een voorbehouden parkeerplaats hebben op de openbare weg. Dat is uiteraard niet wettelijk. Dat is immers niet wettelijk afdwingbaar. Men ziet dat links en rechts. Dat zou eventueel ook kunnen voorzien worden maar steeds afhankelijk van de autonomie van de gemeenten. Ik ben immers een communalist.

De **voorzitter**: Na het overlijden van de paus blijven wij toch opereren in een vrome sfeer.

01.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, wij mogen het reserveren van parkeerplaatsen enerzijds en de mogelijkheid om over een kaart te beschikken, anderzijds, niet met elkaar verwarren. De bedoeling is dan om betalende parkeerplaatsen vrij te stellen van betaling, maar dat lost het probleem van het zoeken naar een parkeerplaats niet op. Het gaat alleen over het correct parkeren en het betalend parkeren.

01.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Rendre le stationnement gratuit à certains endroits n'est pas la solution étant donné le temps précieux qui est parfois perdu à chercher une place.

01.07 Minister Renaat Landuyt: Het is goed dat u die nuance aangeeft. Wat wij reglementair als een mogelijkheid zien is om de gemeenten de autonomie te geven om voor de beschikbare parkeerplaatsen een vrijkaart te geven, al dan niet betalend, voor de geneesheren of uitoefenaars van andere beroepen, die op het terrein van die gemeente wensen te worden vrijgesteld van de formaliteiten van betaling en de mogelijkheid tot parkeren willen. Het gaat daarbij nog altijd over de algemeen aangeduide parkeerplaatsen.

01.07 Renaat Landuyt, ministre: C'est exact. La réglementation permet aux communes de prévoir des cartes de stationnement pour les emplacements normaux.

01.08 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, u zou niet in de mogelijkheid voorzien om in een druk centrum een of twee parkeerplaatsen voor te behouden voor de houders van een kaart?

01.08 Guido De Padt (VLD): Est-il possible de réserver une ou deux places de stationnement?

01.09 Minister Renaat Landuyt: Dat kan, precies omdat dit systeem de autonomie aan de gemeenten geeft om te beslissen over de ruimte. Er is discussie hierover. Sommige gemeenten beweren dat zij dit nu al kunnen. Om alle discussies te vermijden, wordt erin voorzien.

01.09 Renaat Landuyt, ministre: Les communes ont en effet la possibilité de prendre une telle décision.

Voor de verruiming van het medische naar het religieuze of het caritatieve, bestaat natuurlijk nog enig gevaar. Voor een pastoor had ik nog een fiets voor ogen, maar dat zal wel een verouderd beeld zijn.

Il conviendrait d'envisager avec prudence l'extension du système aux représentants du culte et aux travailleurs sociaux.

De **voorzitter**: Dat dateert uit de tijd dat de zwaluwen laag vlogen.

01.10 Minister Renaat Landuyt: Wij moeten uiteraard ervoor opletten dat wij niet beginnen bij de pastoor en eindigen bij de burgemeester, zoals ik meende te hebben begrepen.

De **voorzitter**: Wat dit laatste betreft, kan ik u geruststellen. De stad Gent heeft jarenlang aan haar gemeenteraadsleden en dus ook aan de burgermeester, een speciale kaart verstrekt met het woord gemeenteraad erop, om vrij te parkeren, tot iemand met een slecht karakter, het was iemand van mijn fractie, ontdekte dat dit onwettig was, waardoor het systeem werd geschrapt.

01.11 Guido De Padt (VLD): Er is wellicht geen causaal verband tussen uw fractie en een slecht karakter, mijnheer de voorzitter?

De **voorzitter**: Toch wel en daar zijn wij zelfs trots op.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

02 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les coûts d'avocats générés par la défense de l'Etat belge dans le cadre des procédures judiciaires engagées à la suite de la décision de disperser les nuisances des avions à Bruxelles" (n° 5605)

02 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de advocatenkosten voor de verdediging van de Belgische Staat in het kader van de gerechtelijke procedures ingesteld naar aanleiding van de beslissing om de geluidshinder van de vliegtuigen in en rond Brussel te spreiden" (nr. 5605)

02.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord vous présenter mes excuses; en effet, il aurait dû s'agir d'une question écrite car ce sujet ne se prête pas très bien à une question orale. J'ai oublié de mentionner sur le document qu'il s'agissait d'une question écrite.

02.01 Melchior Wathelet (cdH): Allereerst wil ik mijn verontschuldiging aanbieden, want dit had een schriftelijke vraag moeten zijn.

Un certain nombre de décisions ont été prises en Conseil des ministres, notamment ceux du 3 décembre 2003 et du 15 janvier 2004, concernant la mise en œuvre d'une politique de dispersion des nuisances des avions autour de l'aéroport de Bruxelles-National. Cette politique a fait l'objet de nombreuses procédures juridiques de la part d'associations de riverains et d'entités communales. Elle a également fait l'objet de certaines critiques mais nous en parlerons plus tard dans l'après-midi.

Op 3 december 2003 en 15 januari 2004 heeft de ministerraad een aantal beslissingen genomen met betrekking tot een spreidingsplan van de hinder in de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal. Bewonersgroepen en gemeenten zijn daarop naar de rechter gestapt om dit beleid aan te klagen. Op 19 december 2003 schorste de Raad van State de eerste beslissing van de ministerraad. In een beschikking van 14 december 2004 oordeelt de rechtbank van eerste aanleg te Brussel dat baan 02 niet langer bij voorkeur gebruikt mag worden maar opnieuw toegewezen moet worden volgens de vroeger geldende procedures.

Un arrêt du Conseil d'Etat pris le 19 décembre 2003 a même suspendu la première décision du Conseil des ministres. Une ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles du 14 décembre 2004 ordonne le retrait de toute utilisation préférentielle de la piste 02 et impose de revenir à l'utilisation ancienne de cette piste, prévalant avant l'entrée en vigueur du plan.

Pourriez-vous me préciser, procédure juridique par procédure juridique, les coûts pris en charge par l'Etat dans la défense de ses intérêts et les détails des procédures ainsi que les frais?

Ik zal niet ingaan op alle procedures waarop mijn vraag betrekking heeft. Wat heeft het de staat gekost om zijn belangen te verdedigen? Kan u de procedures in detail uiteenzetten, met inbegrip van de bijzonderheden waarvan wij vooralsnog niet op de hoogte zijn?

Je ne vais pas citer à nouveau l'ensemble des procédures que j'ai visées à titre d'exemple car il y en a 12 dans ma question. Monsieur le ministre, auriez-vous l'obligeance de m'indiquer les coûts qu'elles ont engendrés? S'il y a eu d'autres procédures, lesquelles seraient visées par ces mêmes coûts?

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, monsieur Wathelet, il existe une liste reprenant tous les détails que je veux transmettre en guise de réponse aux questions écrites. Cela dit, il faut faire le nécessaire au niveau de l'administration du parlement pour que votre question soit transformée en question écrite. Je peux le faire ajouter au rapport.

02.02 Minister Renaat Landuyt: De lijst met alle details kan worden overgezonden als antwoord op de onderscheiden punten van deze vraag die inderdaad - zo denk ik er ook over - veeleer als een schriftelijke vraag moet worden beschouwd.

Le **président**: On peut la transformer tout simplement!

De **voorzitter**: Als de heer Wathelet dat goedvindt, kan de

mondelinge vraag omgezet worden in een schriftelijke vraag.

02.03 Melchior Wathelet (cdH): Oui, d'accord!

02.03 Melchior Wathelet (cdH): Dat is goed.

02.04 Renaat Landuyt, ministre: La liste est claire et mentionne dans les détails, procédure par procédure, les honoraires des avocats bruxellois. Les honoraires des avocats de province sont moins élevés, je suppose.

Le **président**: La réponse étant remise aux services en même temps que la question, elle paraîtra très rapidement au bulletin des questions et réponses.

De **voorzitter**: Het antwoord én de vraag zullen eerdaags gepubliceerd worden in het bulletin van Vragen en Antwoorden.

02.05 Renaat Landuyt, ministre: Le fait est que je l'ai oubliée!

02.06 Melchior Wathelet (cdH): Dans ce cas, vous me la ferez parvenir, monsieur le ministre!

Le **président**: Il n'y aura pas de problème! Je tiens, d'ailleurs, personnellement à remercier le ministre pour avoir donné cette réponse. Il m'est arrivé, en son temps, de poser des questions du même genre à d'autres ministres et on m'envoyait gentiment promener pour ce genre de question!

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "bestuurders die aan dyslexie lijden" (nr. 5646)

03 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les conducteurs souffrant de dyslexie" (n° 5646)

03.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik haal hier een beetje de mosterd uit een studie van de Universiteit van Wetenschappen en Technologie van Trondheim in Noorwegen. Daar zijn wetenschappers tot de conclusie gekomen dat mensen die lijden aan dyslexie even traag reageren als mensen die dronken achter het stuur plaatsnemen. Voor het tweede heb je gekozen, voor het eerste natuurlijk niet.

Bij testen op landelijke wegen en in stedelijke omgevingen deden mensen die niet aan dyslexie lijden er gemiddeld 30% minder lang over om te reageren dan mensen die wel aan die ziekte lijden. Mensen met 80 milligram alcohol per 100 milliliter bloed hebben een gemiddelde reactievertraging van 10%. Ik heb daarover een aantal vragen, mijnheer de minister.

Zijn er in België reeds studies verricht die de reactiesnelheid van mensen die lijden aan dyslexie vergelijken met die van niet-dyslectische chauffeurs? Zo ja, wat waren dan de belangrijkste conclusies? Zo neen, heeft u dan reeds kennis genomen van de studie uit Noorwegen?

Ten tweede, wanneer wetenschappelijk onomstotelijk vaststaat dat een groep personen die aan een bepaalde ziekte lijdt in het verkeer trager reageert dan mensen die deze ziekte niet hebben, bent u er dan voorstander van – ik weet dat dit heel delicaat is – om deze

03.01 Guido De Padt (VLD): Selon une étude de l'université de Trondheim en matière de circulation routière, la capacité de réaction chez les personnes souffrant de dyslexie est généralement inférieure de 30% à la moyenne.

Des études du même type ont-elles été menées en Belgique et quelles en sont les conclusions? Le ministre connaît-il cette étude norvégienne? S'il est scientifiquement établi qu'en raison de leur affection, certaines personnes réagissent plus lentement au volant, le ministre envisage-t-il un examen complémentaire pour l'obtention du permis de conduire? Existe-t-il déjà des examens complémentaires? Dans l'affirmative, pour qui?

“tragere” personen extra testen te laten afleggen alvorens zij achter het stuur plaats kunnen nemen? Zo neen, zijn er andere maatregelen wenselijk en haalbaar? Worden er op dit ogenblik voor bepaalde mensen nu al extra tests gedaan voor het behalen van het rijbewijs? Zo ja, voor welke groepen en wat zijn daarvan de resultaten?

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, wat betreft de studies in België kan ik zeer kort zijn: er zijn er geen. Men heeft wel kennis van de Noorse studie, maar ik wil er wel op wijzen, of toch: iedereen wijst er op, dat die Noorse studie via de computer werd uitgevoerd. Men moest reageren op een bepaalde situatie. Eigenlijk geeft dit overmatig aandacht aan het abstracte of taalkundige in het verkeer.

Bij dyslexie gaat het om een zeer uitgebreide groep. Wie enige kennis heeft van dyslexie en al wat daarmee samenhangt: deze mensen herkennen iets zeer vlug, maar lezen zeer traag. Dat is een verschil. In het verkeer moet u eens voor zichzelf de proef nemen hoeveel u effectief leest: er wordt enorm veel op herkenning gewerkt. Vandaar ook dat ieder verkeersbord qua vorm goed bewaakt wordt. Ik zou deze studie dus ten zeerste relativeren.

Dat brengt mij tot het tweede punt: wij moeten heel voorzichtig omgaan met het te rigide zijn in het toelaten van de vrijheid om rond te rijden voor de mensen. Het zal al zeer sterk moeten bewezen zijn dat er een probleem is, voordat ik zal meewerken aan een of andere verbodsbepaling. Ik vind deze Noorse studie nogal overroepen.

03.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Il n'a pas été procédé à une étude analogue en Belgique. L'étude norvégienne ayant été réalisée par ordinateur, une trop grande importance a été accordée aux abstractions et à l'aspect linguistique alors que, dans les conditions réelles du trafic, c'est la capacité de reconnaissance qui joue un rôle prépondérant. Les personnes dyslexiques sont capables d'identifier rapidement des éléments et ne font preuve de lenteur qu'à la lecture. Les résultats de l'étude doivent donc être sérieusement relativisés.

Je tiens à être prudent dans l'adoption de réglementations trop rigides visant à restreindre la liberté de conduite. Des mesures sévères ne peuvent être prises que si l'existence d'un problème est prouvée de manière irréfutable.

03.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb het probleem gewoon even willen aankaarten. Ik ben ook geen voorstander van een grotere rigiditeit op dat vlak, maar ik had kennisgenomen van die studie en ik heb daar gewoon een vraag over gesteld. Ik wil die mensen ook niet meer voor het hoofd gaan stoten dan wellicht al nodig is. Het was gewoon een aankaarten van de problematiek om u er alleszins op te wijzen en om ons er ook op te wijzen dat wij een en ander dienen te relativeren.

03.03 **Guido De Padt** (VLD): Je ne suis pas non plus partisan d'une réglementation rigide. Je voulais simplement attirer l'attention sur le problème.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

04 **Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de controle van de rij- en rusttijden van de bestuurders van goederentreinen" (nr. 5734)**

04 **Question de Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs de trains de marchandises" (n° 5734)**

04.01 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, waarde collega's, ik heb een vraag over de veiligheid, niet op de autowegen, maar op de ijzeren wegen in dit land. Ik denk dat wij met zijn allen overtuigd zijn van het nut van controles van vrachtvervoer op de wegen. Mijnheer de minister, u hebt onlangs ook nog een demarche gedaan naar meer controle op bijvoorbeeld

04.01 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): Si chacun est convaincu de l'utilité des contrôles en ce qui concerne le transport de marchandises par la route, le surmenage des conducteurs de train peut

vrachtwagens komende uit Oost-Europa.

Het probleem van vermoeidheid of oververmoeidheid rijst uiteraard niet alleen op de autowegen, maar evengoed op het spoor. Door de liberalisering van het vrachtvervoer zal het aantal niet-NMBS-bestuurders op onze spoorwegen ook toenemen.

Mijn vraag luidt: hoe controleert u of die bestuurders voldoende de rij- en rusttijden in de gaten houden? Hoe men het ook draait of keert, iemand die aan het stuur van een trein zit en daarbij in slaap sukkelt, is evenzeer een gevaar als iemand die een tientonner over de autosnelwegen bestuurt en daarbij in slaap zou vallen.

Wie heeft de verantwoordelijkheid voor die controle?

Zijn er personen gemachtigd om die controles uit te voeren op dit ogenblik?

Zijn er al controles uitgevoerd?

Zijn er inbreuken vastgesteld? Als er inbreuken waren, welke gevolgen werden daaraan dan gegeven?

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, uw vraag komt zeker op tijd, omdat we nog maar aan de vooravond staan van wat privatisering zou kunnen betekenen. In eerste instantie gaat het over het goederenverkeer.

Wat dat betreft, zal er wellicht nog een deel van de reglementering moeten worden aangepast aan de nieuwe situatie. In ieder geval zijn er momenteel ambtenaren bevoegd om een en ander, net zoals bij het vrachtvervoer, te controleren op het vlak van veiligheid en dus ook op het vlak van de rij- en rusttijden.

Wat de huidige situatie betreft, in 2003 zijn er maar of toch twee inbreuken geweest op de rij- en rusttijden.

04.03 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): De vraag kan tijdig zijn, maar het probleem lijkt mij belangrijk genoeg om het goed in de gaten te houden.

Ik vraag mij af of wij daarbij het voortouw zullen nemen binnen Europa. Zullen wij erop toezien dat er voldoende aandacht aan het probleem wordt gegeven?

04.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ieder land moet binnen de geldende richtlijnen rond het spoor zijn verantwoordelijkheid nemen door in eigen structuren te voorzien. Wij zijn via de beheerder van de spoorweginfrastructuur volledig georganiseerd. Een vierhonderdtal ambtenaren hebben de bevoegdheid om een en ander te controleren. Voor ons land zouden er zich strikt genomen geen problemen mogen voordoen. De problemen zouden in ieder geval niet te wijten mogen zijn aan een gebrek aan controle door de overheid.

également poser problème. Etant donné que le nombre de conducteurs n'appartenant pas à la SNCB augmentera à la suite de la libéralisation, on peut se poser la question de savoir comment leurs temps de conduite et de repos seront contrôlés.

Qui est responsable dudit contrôle? Par qui les contrôles sont-ils actuellement menés? Des contrôles ont-ils déjà eu lieu? Des infractions ont-elles déjà été constatées? Quelles suites y ont-elles été données?

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Nous ne sommes encore qu'à la veille de la privatisation. Il s'agit avant tout du transport de marchandises. La réglementation devra probablement être adaptée à la nouvelle situation. Les fonctionnaires sont actuellement compétents pour contrôler les aspects relatifs à la sécurité, tels que les temps de conduite et de repos. En 2003, deux infractions ont été constatées en ce qui concerne les temps de conduite et de repos.

04.03 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): Nous devons rester vigilants dans ce dossier. Notre pays prendra-t-il l'initiative au niveau européen?

04.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Chaque pays doit prévoir des structures propres dans le cadre des directives. Nous sommes parfaitement organisés par l'entremise du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Environ 400 fonctionnaires sont habilités à effectuer des contrôles. Nous devrions donc être suffisamment préparés.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 Interpellations et questions jointes de

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "l'adoption d'un nouveau plan de répartition des nuisances sonores autour de Bruxelles-National" (n° 548)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "le pourvoi en cassation contre l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 et les pourparlers avec les Régions en matière de dispersion et de normes sonores" (n° 6374)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6376)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 577)

05 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit over "de goedkeuring van een nieuw spreidingsplan ter beheersing van de geluidsoverlast rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 548)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het cassatieberoep tegen het arrest van het hof van beroep van Brussel van 17 maart 2005 en de gesprekken met de Gewesten inzake spreiding en geluidsnormen" (nr. 6374)
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 6376)
- mevrouw Marie Nagy tot de minister van Mobiliteit over "de geluidshinder in de omgeving van de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 577)

05.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het wordt stilaan een vervolgverhaal. Het is evident dat we recht hebben op informatie vooraleer opnieuw voor voldongen feiten te staan. Vlak voor de paasvakantie hebben wij in de plenaire vergadering reeds gezegd dat we het arrest verbijsterend vinden en dat de billijkheid erin ontbreekt. De schade die voor sommigen wel erkend wordt, wordt voor anderen niet erkend omdat zij niet ten oosten van de luchthaven wonen. Sommige banen mogen blijkbaar wel intensief gebruikt worden en anderen weer niet, naargelang bepaalde categorie van mensen ergens wonen. Dat lijkt me toch vreemd. Ik heb dan ook volgende vragen.

Ten eerste, op 24 maart liet u verstaan dat u nog wacht op juridisch advies in verband met een eventueel cassatieberoep. Hoe luidde dit advies? Welke beslissingen heeft u ondertussen genomen? Als u naar het Hof van Cassatie bent gegaan, wanneer was dat dan? Indien niet, waarom is dat dan nog niet gebeurd en wanneer zal u het wel doen?

Ten tweede, is er ondertussen ook meer duidelijkheid over de wijze waarop de minister voorlopig uitvoering zal geven aan het arrest van 17 maart? Betekent het een volledige uitschakeling van de landingsbaan 02, of wordt het spreidingsplan hervormd en beter gemotiveerd, zoals het arrest aangeeft? Wat zal 's nachts, overdag en in het weekend de belasting zijn van de 6 zones rond de luchthaven zodra het arrest wordt uitgevoerd? Welke concrete gevolgen voor de diverse groepen omwonenden zal uw beslissing hebben?

Ten derde, hoever staan de gesprekken met de Gewesten inzake de spreiding en inzake de harmonisatie van de geluidsnormen? Wanneer werd er voor het laatst bijeengekomen? Wanneer zijn er nieuwe gesprekken gepland? Tegen wanneer hoopt de minister in dit dossier – letterlijk en figuurlijk – te kunnen “landen”?

05.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Lors de la dernière séance plénière, nous avons jugé l'arrêt de la cour d'appel consternant et inéquitable. Les dommages sont reconnus pour certains habitants mais pas pour d'autres. Curieusement, la catégorie à laquelle appartiennent les habitants d'une zone déterminée semble constituer un critère.

Le 24 mars 2005, le ministre attendait encore un avis juridique sur le pourvoi en cassation. Quelle est la teneur de cet avis? Le ministre s'est-il déjà pourvu en cassation? Quand? Dans la négative, pourquoi ne l'a-t-il pas fait? Comment compte-t-il exécuter provisoirement l'arrêt du 17 mars 2005? La piste d'atterrissage 02 sera-t-elle mise complètement hors service? Le plan de dispersion sera-t-il reconsidéré et mieux motivé? Quelles nuisances les zones situées aux alentours de l'aéroport subiront-elles la nuit, le jour et le week-end? Où en est la concertation avec les Régions? Quand a eu lieu la dernière

Ten vierde, werd in deze gesprekken ook de kwestie van de taxibaan langsheen de 25L en de kwestie van de ILS-landingssystemen betrokken? Dat die zaken besproken zouden worden ligt voor de hand: men moet er immers alles aan doen om de geluidsoverlast maximaal te spreiden. Zeker na dit arrest waakt men erover dat er voor geen enkele regio overlast zou zijn. Een consequente uitvoering houdt een maximale spreiding en een aanwending van alle mogelijke infrastructurele toepassingen in om te vermijden dat er nog ergens een concentratie zou bestaan. Enkel zo kan u een nieuwe dagvaarding en veroordeling vermijden. Mijn vraag is dan ook of u de kwestie van de taxibaan daarbij betreft en hoe u dat voor de komende jaren ziet? Daarnaast had ik ook graag vernomen hoe het zit met de ILS-landingssystemen?

05.02 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, à la suite de l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles siégeant en référé, la cour d'appel de Bruxelles a confirmé l'ordonnance du premier juge au terme d'une argumentation très circonstanciée. J'avais rarement lu une ordonnance aussi intéressante sur le plan juridique dans l'abondante jurisprudence consacrée à ce débat par ailleurs très politique. La cour d'appel a ordonné la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 telle qu'elle résulte du plan Anciaux bis, entré en vigueur le 28 avril de l'année dernière, et ce, dans l'attente d'un réexamen et de l'adoption par l'Etat belge d'une approche plus équilibrée des nuisances sonores résultant des atterrissages en piste 02.

Permettez-moi de relever les éléments majeurs de cette ordonnance.

En se basant sur la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, la cour relève que les nuisances sonores aéroportuaires entrent dans le champ d'application de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme relatif au droit au respect de la vie privée et familiale car elles diminuent la qualité de vie et les agréments au foyer. La cour d'appel fait référence d'ailleurs aux arrêts de la Cour européenne. La cour mentionne également – ceci est essentiel – que les études relatives aux procédures de vol et à l'utilisation des pistes et routes de dispersion produites par l'Etat belge n'émanent pas de groupes de travail ou d'organismes indépendants et sont réalisées suivant des impératifs liés uniquement au trafic aérien, sans prendre en considération les droits individuels et les droits qu'elle veille à faire respecter, plus particulièrement le droit à la santé, le droit à un environnement sain et le droit à la protection de la vie privée.

La cour critique ensuite l'élaboration et la méthodologie du cadastre du bruit, qu'elle estime sous-évalué – propos que nous avons déjà tenus à de multiples reprises lors des nombreuses questions posées – car le cadastre – ou le prétendu cadastre – du bruit utilisé jusqu'à présent est basé sur des simulations et des projections. Il ne fait apparaître que des niveaux moyens de bruit sur de longues périodes et ne permet pas de prendre en compte les pics de bruit subis sur une courte période par les habitants proches de la piste.

Rappelant les normes de l'OMS qui s'imposent en l'absence de toute autre législation ou réglementation, la cour constate que le seuil de 70 décibels de nuit à l'extérieur est largement dépassé pendant les

réunion? Quand une nouvelle réunion se tiendra-t-elle? Quand le ministre souhaite-t-il clôturer la concertation? La concertation porte-t-elle également sur la piste 25L et sur les systèmes d'atterrissage ILS?

05.02 Olivier Maingain (MR): Het hof van beroep te Brussel heeft de uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg in kort geding bevestigd. In een zeer uitvoerige beschikking beveelt het hof dat baan 02 tijdelijk niet meer gebruikt mag worden zoals vastgesteld was in het plan-Anciaux-bis. Het hof stelt voorts dat de hinder de levenskwaliteit van de omwoners aantast en dat derhalve het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van toepassing is. De door de Belgische staat voorgelegde studies werden niet uitgevoerd door onafhankelijke experts en miskennen de individuele rechten, aldus het hof, dat ook kritiek heeft op de methodologische principes van het geluidskadaster. Het geluidskadaster wordt volgens het hof niet naar waarde geschat, en dat strookt volledig met wat wij hier al herhaaldelijk gezegd hebben. Het hof is van oordeel dat de door de WGO vastgelegde normen overschreden werden en dat de regering inzake het gebruik van baan 02 een beoordelingsfout gemaakt heeft waarmee het recht op een gezonde omgeving met voeten getreden werd.

Volgens mij staat er niets de correcte uitvoering van dit arrest in de weg. Welke maatregelen zal u treffen in verband met het gebruik van baan 02? Is u van plan het geluidskadaster opnieuw te laten

périodes de repos; le fait est constaté par plusieurs études objectives, notamment des rapports de l'IBGE commandés par les ministres successifs chargés de cette compétence à la Région bruxelloise.

doorlichten en zo ja binnen welke termijn? Hoe luidt uw antwoord op de kritiek dat de studies niet uitgaan van onafhankelijke instanties?

De surcroît, en ce qui concerne l'utilisation de la piste 02, la cour souligne le fait qu'avant de décider d'utiliser cette piste de manière préférentielle pour les atterrissages, le gouvernement n'a pas procédé à des études ni à des enquêtes auprès des riverains, et ce, alors que des atterrissages sur cette piste sont concentrés sur une trajectoire unique et se produisent la nuit et le week-end.

La cour en déduit une erreur d'appréciation du gouvernement constitutive de violations du droit à un environnement sain, consacré par l'article 23 de la Constitution et l'article 8 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme.

Sur le plan du droit au respect de la vie privée et familiale, la cour considère également que l'intensité des nuisances imposées aux riverains du fait de cette utilisation perturbe la qualité de vie et augmente les risques de survenance d'accidents.

C'est donc un arrêt d'une motivation très précise. Je sais que le ministre, ayant déjà répondu à mon collègue François-Xavier de Donnea, se réservait la possibilité très logiquement, puisque la loi le lui permet, d'examiner l'intérêt d'un pourvoi en cassation. Nous nous rejoignons ainsi en tant que juristes: dans un Etat de droit, l'exercice du droit de recours est parfaitement concevable. Cependant, l'arrêt de la cour étant à ce point très correctement motivé, je ne sais si les études commandées par le ministre permettent de fonder un tel recours auprès de la Cour de cassation. Nous attendons donc votre réponse. Cependant le problème de fond demeure.

Je demande au ministre:

- de nous communiquer les mesures qu'il compte prendre strictement en ce qui concerne l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages à propos de laquelle la cour d'appel émet une condamnation explicite;
- s'il compte entreprendre une réévaluation, enfin, du cadastre de bruit dont la méthodologie a fait l'objet de nettes réserves et, plus encore, de critiques de la part de la cour d'appel;
- dans l'affirmative, si une consultation la plus large possible des riverains concernés sera organisée et dans quel délai;
- la réponse qu'il apporte à la critique formulée par la cour d'appel quant au fait que les différentes études relatives aux procédures de vol et à l'utilisation des pistes et routes de dispersion n'émanent pas d'organes indépendants.

Il est donc temps d'élaborer un cadastre du bruit et une méthodologie pour le mettre en oeuvre qui se fasse peut-être de manière conforme à des précédents au plan international, en tout cas par des procédures de consultation émanant d'autorités réellement indépendantes, ce qui est réclamé depuis longtemps par la Région de Bruxelles-Capitale, mais également par les riverains et les associations représentatives des riverains.

05.03 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, après l'intervention de mon collègue Maingain, je souhaite interpellier le ministre sur la suite qu'il compte donner à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 14 décembre 2004 et, en réalité, à l'ensemble du "plan

05.03 Marie Nagy (ECOLO): In het licht van de verbintenissen van de meerderheid, van de gerechtelijke beslissing en van de door de

Anciaux", le fameux plan de dispersion dont on a déjà pu relever à maintes reprises les faiblesses et les difficultés ainsi engendrées, par rapport auxquelles il est utile de rappeler les engagements de la majorité.

En effet, il était indiqué que ce plan était provisoire, qu'il devrait être adapté en fonction de mesures qui allaient pouvoir être prises, à savoir le fameux cadastre du bruit. Entre-temps, nous avons eu droit à une présentation d'une étude de la KUL qui validait le modèle qui avait servi de base théorique au plan de dispersion. Je rappelle, monsieur le ministre, que ce plan est assez inédit au niveau international puisque c'est le seul des 25 autres aéroports européens qui envoie volontairement des avions sur les zones les plus densément peuplées, qui ne tient pas compte des impératifs de sécurité et qui a finalement dû être ajusté en fonction des vents, étant donné les questions sérieuses soulevées notamment par les pilotes.

En conclusion, il s'agit d'un plan politique plutôt que d'un véritable plan de gestion de l'aéroport, garantissant sa viabilité, ce qui nous amène, bien entendu, à la problématique actuelle: les décisions prises sont contestées par des décisions de justice et force est de constater que ces dernières doivent être exécutoires.

Monsieur le ministre, je souhaite vous poser une question précise. Le 14 décembre 2004, le tribunal de première instance vous a demandé de modifier les procédures relatives à la piste 02. Avez-vous envoyé les AIP 40 jours avant les modifications de route, conformément à l'arrêt? Je suppose, en effet, que vous allez modifier les procédures. Or je rappelle que les AIP doivent être envoyés dans un délai de 40 jours. Je vous demande de ne pas vous en tirer par une pirouette mais de me dire si oui ou non vous avez envoyé les AIP et quand? Je n'ose pas imaginer que ce n'ait pas été fait. Vous êtes un ministre sérieux et la question dont nous traitons aujourd'hui est de la plus grande importance puisqu'elle concerne la santé et la sécurité de nos concitoyens.

Monsieur le ministre, je vous ai entendu dire, à TV-Brussel, que le groupe Ecolo a fait preuve de malhonnêteté en déposant une carte des densités qui reprend les routes utilisées (la route du ring, la route du canal, le couloir sud, etc.) et qui met en évidence les différentes densités, à situation égale et avec les mêmes types de mesures pour l'ensemble des routes. Si vous superposez les couloirs aériens aux densités, vous obtenez des densités qui méritent d'être soulignées, étant donné que l'objectif est de nuire le moins possible à la santé et de déranger un minimum de personnes.

En faisant cet exercice, je constate que, lorsque le couloir du ring est respecté, 44.000 habitants sont survolés. Si ce n'est pas le cas, on peut toucher jusqu'à 77.000 habitants. La route du canal concerne, quant à elle, 143.000 habitants, le couloir sud 53.000 habitants et le couloir nord 32.000 habitants. Cette indication mérite d'être prise en considération. En effet, dans cette instance même, on insiste sur le fait que tous doivent être équitablement traités. Cette étude reprend une donnée importante utilisée dans l'ensemble des aéroports du monde, c'est-à-dire qu'on évite de survoler les quartiers denses, quelle que soit leur définition.

J'aimerais savoir ce que vous entendez par "malhonnêteté". C'est une

KUL uitgevoerde studie, wil ik onderstrepen dat het spreidingsplan een bij uitstek politiek plan is wat het beheer en de leefbaarheid van de luchthaven niet ten goede komt. Dat verklaart waarom de gerechtelijke macht de regeringsbeslissingen terzake betwist.

In haar vonnis heeft de rechtbank van eerste aanleg te Brussel gevraagd de procedures in verband met baan 02 aan te passen. In uitvoering van dit vonnis moet de regering de "Airport Information Procedures" (AIP) binnen de veertig dagen vóór de inwerkingtreding van deze aanpassingen opsturen. Is dit gebeurd?

Kan u tot slot enige verduidelijking verschaffen bij uw uitlatingen over de Ecolo-fractie die u in een televisieprogramma van oneerlijkheid heeft beticht? Dergelijke zware beschuldigingen verdienen een woordje uitleg.

accusation grave qui mérite une explication. Pourriez-vous également nous faire part des décisions que le gouvernement va prendre, au terme de l'échéance du 21 mars, pour se conformer à l'arrêt du tribunal de première instance?

05.04 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le président, un certain nombre d'éléments viennent d'être évoqués; je vais les aborder à mon tour.

Monsieur le ministre, à la suite du prononcé de l'arrêt du 17 mars dernier, je vous avais posé une question en séance plénière. Aujourd'hui, le but de mon interpellation est de connaître l'état d'avancement du dossier depuis lors.

La cour a constaté une faute de l'Etat avec une violation patente des droits fondamentaux des personnes survolées (droit à un environnement sain, droit à la protection de la santé, etc.). L'arrêt confirme l'ordonnance du 14 décembre 2004. De plus, il confirme que l'intensité des nuisances imposées aux intimés, depuis la mise en application du plan, altère leur qualité de vie et augmente les risques de survenance d'accidents. Par ailleurs, dans ce même arrêt, la cour ordonne le retour à la situation existant avant l'adoption du plan Anciaux bis - nous avons eu une saga additionnée de plans -, c'est-à-dire le maintien du caractère subsidiaire de l'utilisation de cette piste pour les atterrissages et le retour aux composantes de vent arrière de dix nœuds sur les deux pistes 25. Enfin, l'arrêt prévoit que l'Etat dispose de 40 jours pour mettre en œuvre le jugement sous peine d'une astreinte de 25.000 euros par jour et par infraction constatée.

Il est clair que seules quelques pistes - et peut-être pas l'ensemble - sont ciblées. Toutefois, le plan de dispersion provisoire tel qu'il avait été adopté est sérieusement remis en cause.

Aussi, monsieur le ministre, au-delà des déclarations, très diversifiées en fonction des lieux, que vous avez pu faire depuis le prononcé de cet arrêt, je souhaiterais vous poser les questions suivantes:

- Quelle sera l'attitude du gouvernement?
- Où en sont les relations avec la Région bruxelloise qui a remis une proposition intéressante suggérant de revenir à la situation d'avant 1999?
- Qu'en est-il des activités des groupes de travail?
- Alors que nous sommes déjà quasiment un mois après la date du prononcé de cet arrêt, quelles sont les décisions prises, en tout cas par le gouvernement fédéral, pour respecter l'arrêt et éviter les astreintes?

Voilà, monsieur le ministre, l'ensemble de mes questions concernant cette problématique.

05.05 **Minister Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, de vier vragen geven mij de kans om globaal de stand van zaken te geven inzake enerzijds de evaluatie en anderzijds de antwoorden op de gerechtelijke uitspraken.

Il y a deux procédures en cours: d'une part, l'évaluation qui permet de discuter pour trouver un accord entre les trois gouvernements concernés - bruxellois, flamand et fédéral -, et, d'autre part, une réflexion sur la façon de réagir à l'arrêt, ce qui est le plus urgent.

05.04 Joëlle Milquet (cdH): De recente uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel bevestigt de beschikking van 14 december 2004 en stelt dat de situatie van vóór de invoering van het spreidingsplan "Anciaux bis" opnieuw moet gelden.

Kan u meer toelichtingen verstrekken over de houding die de regering zal aannemen nu het voorlopig spreidingsplan opnieuw ter discussie wordt gesteld?

Hoe zit het met de betrekkingen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, inzonderheid wat betreft het voorstel dat het heeft geformuleerd? Kan u ons eveneens meer inlichtingen verstrekken over de werkgroepen en de vorderingen van de gesprekken tussen de Gewesten?

05.05 Renaat Landuyt, ministre: Voici un aperçu global de la question.

Er lopen thans twee procedures. De bedoeling van de eerste is dat de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de regering van het Vlaams Gewest

en de federale regering een akkoord bereiken. De tweede is dringender en heeft betrekking op het gevolg dat aan het arrest moet worden gegeven.

Eerst de procedure. Dit is ook het antwoord op de vraag van collega Laeremans naar de stand van zaken over de gesprekken met de andere regeringen. Sedert 10 maart 2005 is er geen vergadering meer geweest omdat het sedert 10 maart wachten is naar een standpunt dat beloofd was door de Vlaamse regering na het standpunt van twee leden van de Brusselse regering.

En ce qui concerne les entretiens avec les autres gouvernements, il n'y a plus eu de réunions depuis le 10 mars dernier. La réaction du gouvernement flamand à la position défendue par deux membres du gouvernement bruxellois est attendue.

Il s'agit plutôt d'une suggestion du ministre-président et du ministre compétent que d'une décision du gouvernement bruxellois tout entier. Par ailleurs, toutes ces discussions sont bloquées. En effet, le gouvernement flamand m'avait promis une décision plus claire, avec un plus grand consensus que celui intervenu au sein du gouvernement bruxellois.

Het betreft een suggestie van de minister-president en de bevoegde minister en het is dus geen beslissing van de hele Brusselse regering. Voorts zitten de gesprekken vast in afwachting van een duidelijke beslissing van de Vlaamse regering.

En ce qui concerne la procédure d'évaluation, il convient de souligner, en réponse à d'autres questions sur le cadastre du bruit, que nous sommes presque prêts dans le cadre de toutes ces discussions, grâce à une méthode de cadastre du bruit qui donnera des résultats positifs, attendus dans les prochains jours.

Wat de evaluatieprocedure betreft, zullen wij binnenkort alle besprekingen aanvatten, dank zij een geluidskadastermethode die positieve resultaten zal opleveren.

Wat de uitspraak van het hof van beroep betreft, ik heb nog altijd geen advies ontvangen van de advocaat van het Hof van Cassatie. Het advies werd wel gevraagd, uiteraard om alle mogelijke argumenten in overweging te kunnen nemen om op een ernstige manier al dan niet cassatieberoep aan te tekenen. Sta me toe dus in deze materie in eerste instantie de juridische inschatting van de deskundigen terzake af te wachten.

Ne disposant pas encore de l'avis d'un avocat près de la Cour de cassation, je ne puis dire à ce jour si le gouvernement se pourvoira en cassation contre la décision de la cour d'appel. Je souligne que l'arrêt ne concerne que la situation dont la Cour a été saisie, à savoir la situation dans la périphérie est, et plus précisément l'atterrissage sur la piste 02. Il ne faut dès lors pas en extrapoler des conclusions plus vastes.

Mijnheer Laeremans, ik wil alleen benadrukken dat het arrest zich enkel bezighoudt – dat is typisch voor een arrest – met de situatie die aan de rechtbank werd onderworpen. De situatie die aan de rechtbank werd onderworpen, is de situatie van de Oostrand en in het bijzonder zelfs de situatie van het landen op baan 02. Dat is het enige aspect wat de rechters in ogenschouw hebben genomen. Daarom moeten we ons ervoor hoeden om in welke zin dan ook grotere conclusies uit het arrest te trekken.

C'est la raison pour laquelle je veux suivre concrètement le raisonnement de l'arrêt. Dans un Etat de droit, lorsque les juges interviennent dans le processus politique, il faut respecter strictement leur avis. Mais suivre strictement signifie lire correctement tout l'arrêt et, par exemple, constater que les juges affirment qu'ils ne veulent pas mettre en question le plan d'évaluation. Mais, même dans le cas d'un plan de dispersion, ils demandent au gouvernement responsable, par respect pour la Constitution, de réaliser ce plan d'une manière correcte vis-à-vis des droits fondamentaux. C'est cette procédure qu'il faut chercher comme décision définitive.

Ik zal de argumentatie van de rechters nauwkeurig volgen. Maar uit het vonnis blijkt duidelijk dat ze het evaluatieplan niet ter discussie stellen. Ze vragen dat de fundamentele rechten worden nageleefd en dat er in afwachting van een definitieve beslissing voorlopige maatregelen worden getroffen. We stellen momenteel de definitieve procedure op en

Entre-temps, entre une décision définitive de la cour et une décision politique définitive, comme souligné par l'arrêt, il faut prendre les dispositions nécessaires. Par conséquent, nous sommes en train d'élaborer une décision provisoire. Par ailleurs, nous élaborons la procédure définitive. La décision provisoire sera de ne plus utiliser, pour les atterrissages, la piste 02 tel que cela a été dit et souligné dans l'arrêt.

Voor de volledigheid, wat betreft de laatste vraag van collega Laeremans, in verband met de taxibaan langsheen de baan 25 en de ILS-landingssystemen, wordt uiteraard een en ander opgenomen in de lopende gesprekken met de Gewesten.

05.06 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, zoals wij het de jongste tijd gewend zijn, is het antwoord nogal mager. Wij moeten opnieuw gissen naar wat er de komende maanden zal gebeuren. Een echte stand van zaken is dat toch niet.

U zei dat er sedert 10 maart geen gesprekken meer werden gevoerd tussen de Gewesten; de dialoog is wat geblokkeerd omdat Vlaanderen niet wenst te reageren op Brussel en omdat het voorstel van Brussel eigenlijk geen consensusvoorstel is maar slechts door twee Brusselse ministers wordt gedragen. Ik leid daaruit af, mijnheer de minister, dat Brussel door dat soort dubieuze houdingen aan te nemen, heel de zaak kan blokkeren en eigenmachtig kan verhinderen dat er ooit een akkoord wordt gesloten en dat wij tot een oplossing komen. U staat erbij met de armen gekruist en u stelt vast dat er geen akkoord is. Dat is zowat uw houding. U bent zeer passief. In plaats van in die zaak een actieve rol te spelen en ervoor te zorgen dat er een vergelijk komt, kijkt u lijdzaam toe en ziet u dat Brussel eigenlijk alles blokkeert. Dat vind ik toch heel verregaand en het is weinig beloftevol voor de onderhandelingen, als die er nog zullen komen.

Vervolgens zei u dat er nog steeds niets werd beslist inzake cassatie. Welnu, het wordt nochtans tijd. Voor de verkiezingen van 2003 heeft men niet gehaast om meteen, op bevel van de Parti Socialiste, cassatieberoep aan te tekenen tegen een arrest van het hof van beroep dat gunstig was voor de Noordrand. Toen was er onmiddellijk een consensus over. Vandaag blijven daarover de grootste vraagtekens bestaan. U zorgt daardoor opnieuw voor onzekerheid bij de omwonenden. Het lijkt mij nogal logisch dat er snel een beslissing terzake komt en dat u ook snel zegt waarom wel of waarom niet.

Het zou toch zeer vreemd zijn mocht er geen cassatieberoep mogelijk zijn tegen een verregaand arrest dat opnieuw zwaar ingrijpt op de politieke besluitvorming, zoals nu, terwijl identiek hetzelfde destijds wel mocht op vraag van de Franstaligen tegen een ander arrest. Zo ontstaat natuurlijk de stellige indruk bij de mensen dat alleen wanneer de Franstaligen vragende partij zijn, er beslissingen kunnen genomen worden, maar dat wanneer de Vlamingen vragende partij zijn, zij zich maar moeten neerleggen bij gerechtelijke uitspraken die duidelijk politiek gekleurd zijn. Ik hoop dat u snel kleur bekent en snel laat zien wat u gaat doen.

Vervolgens zei u in verband met het tussengekomen arrest dat de gevolgen uiteindelijk zeer beperkt zijn en slechts een baan betreffen, en dan nog enkel het landen op die baan. Mijnheer de minister, de gevolgen zijn nochtans groot omdat uw spreidingsplan op die manier

baan 02 wordt voorlopig niet meer voor landingen gebruikt.

Les discussions en cours avec les Régions portent évidemment aussi sur la piste taxi 25L et sur les systèmes d'atterrissage ILS.

05.06 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Une fois de plus, la réponse du ministre laisse beaucoup à désirer. Nous ignorons toujours ce que les mois à venir nous réservent. La position ambiguë de la Région de Bruxelles-Capitale paralyse totalement les négociations depuis le 10 mars. Le ministre adopte à cet égard une attitude attentiste au lieu de rechercher activement des solutions. Cela n'augure rien de bon pour les futures négociations.

Le ministre affirme qu'aucune décision relative au pourvoi en cassation n'a encore été prise alors qu'il est grand temps de prendre des mesures pour mettre un terme au sentiment d'insécurité des habitants. A la demande du PS, un recours avait pourtant été introduit d'emblée à la suite d'un précédent arrêt de la cour favorable aux habitants de la périphérie nord. Le sentiment prévaut aujourd'hui qu'une décision peut être prise rapidement lorsque les francophones sont demandeurs mais que les néerlandophones sont contraints de s'incliner devant des décisions judiciaires à caractère politique.

Le ministre affirme que l'arrêt n'a de conséquences que pour une piste d'atterrissage en particulier mais je crains que les conséquences ne soient bien plus importantes pour la totalité du plan de dispersion.

sterk beperkt wordt. De hinder die zo schadelijk wordt geacht voor een bepaalde groep personen zal nu zonder meer integraal verschoven worden naar een andere groep.

05.07 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

05.08 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Uiteraard wel, of toch grotendeels. Dat is precies het voorwerp van mijn vraag en daar hebt u niet op geantwoord. U moest niet alleen antwoorden op de vraag of er al dan niet cassatieberoep werd aangetekend Ik heb u tevens gevraagd wat de belasting zal zijn voor de verschillende zones wanneer u de landingsbaan 02 eruit haalt, maar daarop antwoordde u evenmin.

U maakt een ontkennend gebaar wanneer ik u zeg dat de Noordrand opnieuw de klos is, maar ik had daarover graag verduidelijking gehad. Ik had graag geweten, zoals ten tijde van uw voorganger, hoeveel procent naar die en die zones gaat. Vandaag zegt u echter niets. U laat iedereen in het ongewisse. U knikt nu heel bevestigend – zeg ik erbij voor het verslag. U doet dat blijkbaar opzettelijk om niemand nog in uw kaarten te laten kijken. Ik vind dat een vrij merkwaardige manier van doen. Van openheid naar het Parlement kan men niet meer spreken.

Ik vrees dat wij u de komende weken nog vaak over die materie zullen moeten ondervragen en u onder druk zullen moeten zetten.

Een lichtpuntje is dat u zei dat u de kwestie van de taxibaan en het ISL-landingssysteem betreft bij de onderhandelingen. Ik hoop dat u dat ook zult blijven doen tot er uiteindelijk een akkoord is.

05.09 **Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, c'est peut-être la première fois qu'on voit enfin naître une lueur d'espoir dans ce dossier. Je remercie le ministre d'aborder le sujet avec une approche plus positive que celle de son prédécesseur. Mais le mérite en revient d'abord à ceux qui ont introduit la procédure en référé, ce qui permet aujourd'hui de reprendre ce dossier en le remettant bien sur les rails.

Premièrement, c'est important, je prends acte que dans l'immédiat, à titre provisoire et conformément à la décision de l'arrêt de la cour d'appel, on va s'exécuter. D'ailleurs, même s'il y avait pourvoi en cassation, l'arrêt n'est pas suspensif. On va donc s'exécuter et suspendre les atterrissages sur la piste 02, dans l'attente de la décision du juge de fond ou élaborer une solution définitive quant à la répartition.

Deuxièmement, je prends acte du fait qu'on se rapproche d'un accord sur la méthode d'élaboration d'un cadastre du bruit et que l'on se dégage de ce modèle théorique qui est une vaste tromperie que nous avons souvent dénoncée et qui se révèle être totalement contredit par les constatations de différents organismes indépendants et de différentes études.

05.10 **Renaat Landuyt**, ministre: (...)

05.11 **Olivier Maingain** (MR): J'ose espérer que les différents gouvernements, surtout les plus concernés d'entre eux, ne vont pas avaliser une méthodologie qui a toujours été contestée et qui ne

05.08 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Le ministre dément mais il n'a pas répondu à ma question sur les conséquences pour les différentes zones. Lorsque j'affirme que les habitants de la périphérie nord vont une fois encore être les victimes de la situation, le ministre dit que non. J'aurais toutefois aimé obtenir des explications à ce sujet. Le ministre ne veut pas dévoiler ses cartes. Il ne fait pas preuve de franchise envers le Parlement.

Nous allons continuer à interroger le ministre à ce sujet dans les prochaines semaines. Heureusement, les négociations portent aussi sur la piste taxi et le système d'atterrissage ILS.

05.09 **Olivier Maingain** (MR): Het is de verdienste van de personen die een procedure in kortgeding hebben ingeleid dat dit dossier eindelijk in goede banen wordt geleid. In afwachting van een uitspraak van de feitenrechter of van een definitieve oplossing worden de landingen op baan 02 dus opgeschort.

Wat de spreiding betreft, ruilt men het theoretische model, dat pure volksverlakkerij was, in voor het "geluidskadaster" waarover een akkoord in de maak is.

05.11 **Olivier Maingain** (MR): Ik hoop dat de meest betrokken regeringen die betwiste en

correspondait pas à la réalité. Une nouvelle fois, l'arrêt de la cour d'appel dit combien cette méthodologie de cadastre du bruit est théorique. Je peux vous retrouver des passages qui le démontrent: "Sur la base des résultats mesurés par les sonomètres situés dans les communes concernées, force est de constater que le seuil de 70 dB est largement dépassé. L'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement relève que lorsque la seule piste 02 est utilisée pour les atterrissages, ce sont 40 à 50 avions qui, durant la nuit, sont détectés pour la plupart à des niveaux supérieurs à 70 dB (...)"'. Ce sont des informations que le modèle théorique ne donne pas puisqu'il ne fait pas état des pics. C'est le problème: le modèle théorique établit la moyenne et ne donne jamais les pics. Or, ce que dit principalement la cour d'appel, c'est qu'il faut prendre en compte la réalité telle qu'elle est vécue par les gens, ce que le modèle théorique ne permet pas.

Je poursuis ma citation: "L'État belge n'a pas procédé à de telles études lorsqu'il a décidé d'utiliser de façon intensive la piste 02 pour les atterrissages. Les rapports du groupe de travail BruNord et du bureau d'études n'abordent pas la problématique spécifique des atterrissages. Aucune enquête n'a été réalisée préalablement auprès des personnes habitant sur le couloir d'approche ni aucune consultation ou information sur les justifications de modification des conditions d'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage. L'intérêt des intimés n'a nullement été pris en considération (...)"

Plusieurs passages montrent clairement que la cour d'appel demande qu'il soit tenu compte de la réalité vécue par les habitants – c'est à cela que la réalisation du cadastre du bruit doit servir. Dès lors, tout cadastre du bruit qui ne se rapprochera pas de la réalité des gens sera systématiquement contredit pas un arrêt.

05.12 Renaat Landuyt, ministre: On ne peut pas baser une décision sur la mesure des effets de cette décision. Dès lors, afin d'éviter que vous vous fassiez des illusions, je tiens à vous dire que l'on doit trouver un accord au sujet de la méthode utilisée pour prévoir les effets de la décision.

Vous dites qu'il faut mesurer les effets de la décision avant de prendre cette décision; c'est impossible!

05.13 Olivier Maingain (MR): La décision définitive doit être fondée sur un cadastre du bruit. En disant cela, je m'en tiens au texte de l'accord gouvernemental qui dit: "Commune par commune, quartier par quartier, on déterminera les conséquences quant aux nuisances sonores et autres subies réellement par les populations".

Bien entendu, il y a une phase transitoire.

05.14 Renaat Landuyt, ministre: On ne peut pas prédire réellement les conséquences d'une décision que l'on doit encore prendre! Vous êtes en train d'expliquer que vous demandez l'impossible! Ce n'est pas du tout raisonnable!

05.15 Olivier Maingain (MR): Non, attendez! Le cadastre du bruit vous permettra d'évaluer, sur la base de la situation actuelle,

theoretische methode niet zullen goedkeuren. Dit zijn de bewoordingen van het arrest van het hof van beroep waaruit ik bepaalde passages kan voorlezen.

Het probleem met het theoretische model is dat het geen piekwaarden weergeeft, maar enkel de gemiddelde waarde. Het hof van beroep stelt echter ondubbelzinnig dat men rekening moet houden met de manier waarop de omwonenden de realiteit ervaren. Het geluidskadaster moet met dit in het achterhoofd worden opgesteld.

05.12 Minister Renaat Landuyt: Je kan de gevolgen van een beslissing die je nog niet genomen hebt, niet gaan meten, en vervolgens beslissen op grond van die metingen!

Men moet overeenstemming bereiken over de gebruikte methode om de gevolgen van de beslissing in te schatten.

05.13 Olivier Maingain (MR): In het regeerakkoord staat dat men bij de definitieve beslissing moet uitgaan van de bepaling van de werkelijke hinder in elke gemeente en elke wijk.

05.14 Minister Renaat Landuyt: Wat u daar vraagt, is onhaalbaar.

05.15 Olivier Maingain (MR): Met het geluidskadaster moet de reële

provisoirement acceptée mais clairement qualifiée de provisoire, les nuisances réellement subies.

Quand vous constaterez qu'un certain nombre de nuisances sonores sont supérieures à ce que les normes OMS autorisent, à défaut d'avoir toute autre législation ou réglementation, vous serez tenu, dans la version définitive, de corriger le plan de répartition des vols.

Je dis cela au bénéfice de quelque population que ce soit et de quelque appartenance linguistique qu'elle soit. Je veux dire par là que le problème n'est pas communautaire, sauf si l'on écoute ceux qui décrètent qu'il n'y a que des francophones à l'est de Bruxelles et que des Flamands au nord. Il serait d'ailleurs amusant qu'ils tiennent le même discours dans le cadre d'autres débats politiques! Fondamentalement, on sait bien que des gens de toutes appartenances linguistiques sont perturbés tant à l'est qu'au nord et au centre.

Le problème est de savoir comment on objective les nuisances sonores subies. Aussi longtemps que l'on n'aura pas de cadastre du bruit, on n'objectivera pas les nuisances sonores.

J'entends qu'un accord serait sur le point d'être élaboré sur la méthode de détermination du cadastre du bruit. Nous en prendrons connaissance par ailleurs.

Certes, vous avez eu raison de dire que, pour le moment, il n'y a qu'une suggestion de deux membres du gouvernement bruxellois, suggestion que je puis partager dans l'absolu. Ce que je regrette, c'est que ce ne soit pas une décision de l'ensemble du gouvernement bruxellois. Je souhaiterais évidemment qu'enfin le gouvernement bruxellois prenne une position unanime pour renforcer le point de vue des Bruxellois dans ce débat et faire en sorte que la paralysie ou l'absence de position unanime du gouvernement bruxellois ne soit pas un handicap dont profiterait éventuellement un autre gouvernement régional pour imposer plus aisément son point de vue.

05.16 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, j'ai bien entendu votre réponse à propos de ce que vous appelez une "solution provisoire", en attendant une solution définitive qui interviendra après accord sur le cadastre du bruit. Pour le moment, vous vous en tenez donc précisément à la demande de la cour de ne plus utiliser la piste 02. C'est déjà un point important et c'est, sans doute, l'information la plus claire que nous ayons reçue.

Monsieur le ministre, je voudrais vous poser ma question: avez-vous envoyé les AIP afin d'assurer un suivi opérationnel? Vous savez qu'un délai de 40 jours est prévu. Je souhaiterais que vous me confirmiez que votre déclaration a bien été suivie des actes administratifs nécessaires.

Par ailleurs, j'ai pris acte du fait qu'une discussion assez intéressante devrait avoir lieu sur ce que l'on entend par "une évaluation via le

hinder beoordeeld kunnen worden. In vele gevallen worden de WGO-normen overschreden, en u zal dan ook verplicht zijn het spreidingsplan van de vluchten in de definitieve versie bij te sturen ten bate van de omwoners in het algemeen, ongeacht de taalrol waartoe die mensen behoren. Dit is immers geen communautair probleem, behalve dan als je diegenen zou geloven die roepen dat er in de oostrand van Brussel alleen Franstaligen wonen en ten noorden van Brussel alleen Vlamingen. Zou het niet leuk zijn als zij dat ook zouden roepen in het kader van andere politieke debatten! Nederlandstaligen, Franstaligen, en ook anderstaligen, iedereen lijdt onder de hinder.

De geluidshinder moet aan objectieve parameters getoetst worden. Men staat op het punt een akkoord te bereiken over de methode voor het uitwerken van het geluidskadaster; wij zullen dat akkoord grondig lezen.

Momenteel hebben enkel twee leden van de Brusselse regering een suggestie gedaan, en ik betreur dat er geen beslissing is van de voltallige Brusselse regering, die eenparig een standpunt zou moeten bepalen en de rechten van de Brusselaars tegenover de andere regeringen moet verdedigen.

05.16 Marie Nagy (ECOLO): Voor het ogenblik houdt u zich aan de vraag van het hof om baan 02 niet meer te gebruiken.

Maar heeft u de AIP's verstuurd teneinde een operationele follow-up mogelijk te maken? U weet dat in een termijn van veertig dagen wordt voorzien. Ik zou willen dat u mij bevestigt dat u na uw verklaring wel degelijk de nodige administratieve handelingen heeft verricht.

Wat de besprekingen over de

cadastre du bruit". Il sera important, dans le cadre de cette discussion, ainsi que dans le cadre de la discussion de votre proposition définitive de prendre en considération l'ensemble des éléments, c'est-à-dire la densité, la sécurité et les décisions de justice.

05.17 Joëlle Milquet (cdH): Je me réjouis que l'esprit pascal ait pu porter ses fruits! Nous avons obtenu une réponse claire quant à la volonté de respecter l'arrêt, ce dont nous commençons à douter. Par contre, j'aurais souhaité savoir s'il s'agissait bien de respecter toutes les phrases de l'arrêt, telles qu'elles sont prévues aux pages 22 et 23, c'est-à-dire avec les normes de vent précisées.

L'arrêt doit se lire en entier et pas partiellement. Il ordonne, à titre provisoire, le rétablissement de la situation antérieure en ce qui concerne l'utilisation de la piste 02, c'est-à-dire lorsque les conditions climatiques sur les deux pistes 25 ne permettent plus de les utiliser pour les atterrissages (vent arrière de plus de 10 nœuds ou vent latéral de plus de 25 nœuds). Plus loin, l'arrêt demande la cessation provisoire des mesures relatives aux composantes de vent sur les pistes 02 et 25, dès le 27 février 2004, ainsi que la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02, telle qu'elle se pratique actuellement à l'atterrissage (un samedi sur deux de 6 heures à 23 heures, etc.)

Comptez-vous effectivement respecter l'ensemble de ce dispositif? Vous avez dit que l'utilisation - telle que l'arrêt le précise - serait respectée, ce qui est positif. Mais, est-ce bien dans ces normes-là et avec ces normes de vent-là que vous l'entendez? Il est intéressant de le savoir en vue des arrêtés que vous devez prendre.

05.18 Renaat Landuyt, ministre: Madame Milquet, ce qu'il faut faire est précisé dans la disposition. Il y est stipulé que l'on ne peut plus utiliser, pour l'instant, la piste 02 comme piste d'atterrissage préférentielle. En ce qui concerne les normes de bruit...

05.19 Joëlle Milquet (cdH): De vent!

05.20 Renaat Landuyt, ministre: Les normes de vent sont les normes existant actuellement.

05.21 Joëlle Milquet (cdH): L'arrêt stipule expressément qu'elles doivent être changées!

evaluatie via het geluidskadaster en over uw definitief voorstel betreft, moet rekening worden gehouden met de bevolkingsdichtheid, de veiligheid en de rechterlijke beslissingen.

05.17 Joëlle Milquet (cdH): Het ligt duidelijk in uw bedoeling om u aan het arrest te houden. Geldt dat voor het arrest in zijn geheel, dus ook voor wat op bladzijde 22 en 23 over de windnormen staat?

Wat het gebruik van baan 02 betreft, schrijft het arrest een terugkeer naar de vorige toestand voor, namelijk dat ze enkel mag gebruikt worden indien de weersomstandigheden (rugwind van meer dan tien knopen of zijwind van meer dan 25 knopen) het niet toelaten de twee banen 25 voor de landingen te gebruiken. Het arrest vraagt verder de maatregelen in verband met de windcomponenten op de banen 02 en 25 vanaf 27 februari 2004 voorlopig op te schorten en baan 02 voorlopig niet meer te gebruiken voor landingen, zoals dit momenteel nog gebeurt.

U heeft gezegd dat de baan zou gebruikt worden in overeenstemming met hetgeen het arrest voorschrijft, maar zal dit ook voor die windnormen gelden?

05.18 Minister Renaat Landuyt: De bepaling zegt dat baan 02 voorlopig niet langer bij voorkeur gebruikt mag worden als landingsbaan. Wat nu de geluidsnormen betreft, ...

05.19 Joëlle Milquet (cdH): De windnormen!

05.20 Minister Renaat Landuyt: Wat de windnormen betreft, wordt uitgegaan van de momenteel geldende normen.

05.21 Joëlle Milquet (cdH): Het arrest stipuleert duidelijk dat die normen aangepast moeten worden!

05.22 Renaat Landuyt, ministre: Pas dans le dispositif. En effet, si je dois suivre le dispositif ...

05.22 Minister **Renaat Landuyt**: Dat is niet wat er in het dispositief staat.

05.23 Olivier Maingain (MR): L'énoncé est général, je cite: "La cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage telle qu'elle résulte de l'application du plan Anciaux bis."

05.23 **Olivier Maingain** (MR): De tekst is in algemene bewoordingen opgesteld.

05.24 Renaat Landuyt, ministre: L'utilisation est générale en cas d'utilisation de la piste 02 comme piste préférentielle. Son utilisation est prévue depuis de nombreuses années. A cet égard, la question de Mme Milquet relative aux normes de vent est importante.

05.24 Minister **Renaat Landuyt**: De algemene bewoordingen slaan op het feit dat baan 02 bij voorkeur gebruikt wordt. Het gebruik van die baan werd al vele jaren geleden vooropgesteld. De vraag van mevrouw Milquet over de windnormen is in dat verband wel belangrijk.

05.25 Olivier Maingain (MR): Ce n'est que lorsque les vents sont contraires sur la piste 025 que l'on emprunte la piste 02 et ce, à titre exceptionnel. La suspension est donc plutôt large!

05.25 **Olivier Maingain** (MR): Baan 02 wordt enkel gebruikt als de wind niet goed zit op baan 25, en dat uitzonderlijk. De opschorting gaat dus behoorlijk ver!

05.26 Joëlle Milquet (cdH): C'est bien ce que cela signifie?

05.26 **Joëlle Milquet** (cdH): Is dat de strekking ervan?

05.27 Renaat Landuyt, ministre: Je crains que oui!

05.27 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ben bang van wel.

05.28 Joëlle Milquet (cdH): Nous ne craignons rien.

05.28 **Joëlle Milquet** (cdH): Ik ben helemaal niet bang!

05.29 Renaat Landuyt, ministre: C'est la raison pour laquelle M. Laeremans n'était pas satisfait de mon absence d'explications quant aux alternatives possibles. En effet, la non-utilisation de la piste 02 comme piste préférentielle laisse sous-entendre d'autres hypothèses. Il n'y a pas qu'un mais plusieurs scénarios à revoir. En la matière, il faut veiller à respecter le plus possible ce qui figure dans l'arrêt, à savoir respecter au mieux l'équilibre et le plan de dispersion.

05.29 Minister **Renaat Landuyt**: Daarom betreurde de heer Laeremans dat ik de mogelijke alternatieven niet heb uiteengezet. Als baan 02 immers niet langer bij voorkeur gebruikt wordt, betekent dat impliciet dat er andere hypothesen zijn. De onderscheiden scenario's moeten herzien worden, met inachtneming, voor zover mogelijk, van het evenwicht en het spreidingsplan zoals omschreven in het arrest.

Motions Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par Mmes Joëlle Milquet et Marie Nagy et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mmes Joëlle Milquet et Marie Nagy
et la réponse du ministre de la Mobilité,
demande au gouvernement

- d'exécuter sans délai l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars 2005, c'est-à-dire, restauration du caractère subsidiaire de l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages et retour aux composantes de vent arrière de 10 nœuds sur les deux pistes 25;
- de suspendre provisoirement l'actuel plan de répartition des nuisances sonores et de revenir aux schémas d'utilisation des pistes de Bruxelles-National d'avant 1999 tout en maintenant certains acquis environnementaux (modification des "quota count", augmentation des taxes de nuit, ...) jusqu'à l'adoption d'un nouveau plan;
- de mettre tout en œuvre pour qu'un nouveau plan de répartition des nuisances soit adopté qui tienne compte de tous les éléments objectifs pertinents, en particulier les études et recommandations publiées par les experts internationaux indépendants ainsi que la densité de population des zones survolées et les normes de santé et de sécurité;
- de redéfinir de manière claire et stable une politique aéroportuaire en Belgique respectueuse des droits fondamentaux des personnes survolées, soit le droit à un environnement sain, le droit à la protection de la santé et le droit au respect de la vie privée et familiale et de la sécurité, droits consacrés par la Constitution et la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme;
- de prendre dûment en compte dans ce plan le fait que l'équité et la sécurité exigent d'éviter le survol intensif des zones les plus peuplées privilégiant plutôt le survol des zones les moins peuplées;
- de définir de manière claire et stable une politique aéroportuaire en Belgique en liaison et en concertation avec les Régions et sur base de l'évolution du contexte européen."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de dames Joëlle Milquet en Marie Nagy en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de dames Joëlle Milquet en Marie Nagy
en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
vraagt de regering

- het arrest van het hof van beroep van 17 maart 2005, dat stelt dat het gebruik van baan 02 als landingsbaan opnieuw als subsidiair moet worden beschouwd en dat opnieuw moet worden uitgegaan van rugwindcomponenten van 10 knopen op de beide banen 25, onverwijld uit te voeren;
- het huidige plan voor de spreiding van de geluidshinder voorlopig op te schorten en opnieuw uit te gaan van de schema's voor het gebruik van de banen van Brussel-Nationaal van vóór 1999, maar tevens bepaalde verworvenheden op milieugebied (wijziging van de "quota count", optrekken van de nachttaks, ...) te handhaven tot wanneer een nieuw plan wordt goedgekeurd;
- alles in het werk te stellen opdat een nieuw plan voor de spreiding van de geluidshinder zou worden goedgekeurd dat rekening houdt met alle relevante objectieve elementen, inzonderheid de door onafhankelijke, internationale deskundigen gepubliceerde studies en aanbevelingen, alsook de bevolkingsdichtheid van de overvlogen gebieden en de normen inzake gezondheid en veiligheid;
- een nieuw duidelijk en stabiel luchthavenbeleid in België uit te stippelen dat rekening houdt met de grondrechten van de personen die in de overvlogen zones wonen, zoals het recht op een gezonde leefomgeving, het recht op de bescherming van de gezondheid en het recht op de eerbiediging van de privacy en het gezinsleven en op veiligheid, rechten die verankerd zijn in de Grondwet en het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens;
- in dat plan voldoende rekening te houden met het feit dat, ter wille van de billijkheid en de veiligheid, moet worden voorkomen dat de dichtstbevolkte gebieden intensief worden overvlogen en de voorkeur moet worden gegeven aan vliegroutes boven de dunstbevolkte gebieden;
- een duidelijk en stabiel luchthavenbeleid in België uit te stippelen in samenspraak en overleg met de Gewesten, in het licht van de evolutie van de Europese context dienaangaande."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Inga Verhaert et par M. Guido De Padt.

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Inga Verhaert en door de heer Guido De Padt.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5863 van de heer Van Campenhout is omgezet in een schriftelijke vraag. De heer Yzerbyt en mevrouw Van Themsche zijn niet aanwezig.

06 Vraag van de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een algemeen snelheidsregime van 70km/uur" (nr. 5952)

06 Question de M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "l'instauration d'une limitation de vitesse généralisée à 70km/h" (n° 5952)

06.01 **Mark Verhaegen** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, vandaag geldt het snelheidsregime van 90 km per uur als algemene regel. 70 km per uur moet aangeduid worden met verkeersborden. Door de toenemende bebouwing en de stijgende verkeersdichtheid lijkt het steeds meer aangewezen om van 70 km per uur de norm te maken en van een hogere snelheidsbeperking de uitzondering. Die stelling werd trouwens ook bevestigd op een conferentie van onze 29 Kempense burgemeesters die wij vorige maand hielden. Die 29 neuzen stonden duidelijk in dezelfde richting.

Gemeenten die een snelheidshandhavingbeleid wensen uit te voeren van 70 km per uur, sporadisch afgewisseld met 90 km per uur langs goed uitgeruste wegen in een weinig bebouwde omgeving, en 50 km per uur in woonkernen of 30 km per uur in schoolomgevingen, worden verplicht om, telkens als er een zijweg aansluit op de hoofdbaan, het snelheidsbord van 70 km per uur te herhalen. Dat leidt niet alleen tot een aanzienlijke meeruitgave voor onze gemeentebesturen, maar ook wordt daardoor het straatbeeld en de zichtbaarheid van de andere verkeersborden drastisch aangetast.

De oplossing is nochtans eenvoudig en duidelijk: voer een algemene beperking in van 70 km per uur als maatstaf. Wel zal er afstemming nodig zijn op het Vlaams Gewest, die op haar wegen blijkbaar nu als algemene richtlijn 70 km per uur als norm neemt. Uitzonderingen zijn haast uitgesloten. Op de bovengemeentelijke wegen komen nochtans heel wat trajectgedeelten voor waar 90 km per uur zeker verantwoord is.

Mijnheer de minister, dat brengt mij tot de volgende vragen.

Ten eerste, bent u bereid om op korte tijd de wegcode derwijze aan te passen door van de snelheidsbeperking van 70 km per uur de norm te maken en van een hogere snelheidsbeperking de uitzondering?

Ten tweede, zo neen, mag een gemeente die daarvoor dan opteert, overgaan tot de inrichting van een zone-70 voor de wegen op haar grondgebied, eventueel in samenspraak met andere wegbeheerders zoals het Gewest, de provincie en dergelijke meer?

Ten derde, bent u bereid om met het Vlaams Gewest in overleg te treden teneinde te komen tot een realistische en maatschappelijk gedragen snelheidshandhaving op de gewestwegen, rekening houdend met de mobiliteitsvisie die heel wat gemeenten zelf ontwikkeld hebben?

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, ik denk dat ik kort en duidelijk kan zijn in mijn antwoord.

06.01 **Mark Verhaegen** (CD&V): Actuellement, une limitation de vitesse à 70 km à l'heure doit être signalée par des panneaux indicateurs mais l'augmentation de l'urbanisation et du trafic est telle qu'il est préférable d'ériger cette limitation en norme. 29 bourgmestres de Campine ont récemment défendu cette position.

Dans l'état actuel de la législation, le gestionnaire de la voie publique qui opte pour une stricte politique de maintien en matière de limitations de vitesse doit placer un signal après chaque carrefour, ce qui génère des frais considérables pour les communes et enlaidit le paysage urbain.

La Région flamande a édicté une directive généralisant sur tout son réseau la limitation de vitesse à 70 km à l'heure. Sur différentes routes de la Région, une vitesse de 90 km à l'heure peut toutefois se justifier. Il conviendrait d'harmoniser les visions respectives des communes et de la Région.

Le ministre est-il disposé à modifier le code de la route pour transformer en norme la limitation de vitesse à 70 km à l'heure? Une commune peut-elle aménager une zone 70 sur tout son réseau après avoir consulté les autres gestionnaires de la voirie? Le ministre a-t-il l'intention d'organiser une concertation avec la Région flamande pour aboutir à une limitation de vitesse réaliste sur les routes régionales, qui tienne compte des visions défendues par les communes concernées?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Actuellement, l'adhésion sociétale

Ik denk niet dat het aangewezen is en dat er, zoals door u gesuggereerd, voldoende maatschappelijk draagvlak is om over heel het Belgische grondgebied het principe van 70 kilometer per uur als norm te hanteren.

Dit brengt ons tot de tweede methode, door u aangewezen, die wellicht de juiste methode is: men moet dat van op het veld laten groeien. Ik zie nogal veel in de tendens van sommige gemeenten om effectief hun gemeentelijk gebied praktisch te omschrijven als een zone-70 en, meer zelfs, dit in samenspraak te doen met andere gemeenten zoals in de provincie Vlaams-Brabant nogal uitgebreid gebeurt. Het enige wat ik nu aan het nakijken ben, is of er regels zijn inzake verkeer die dergelijke tendens en samenwerking zouden verhinderen.

Dit brengt mij tot mijn derde punt. Wat mij betreft, ben ik bereid om waar het nodig zou zijn effectief die samenwerking tussen Gewesten en gemeenten in die richting te stimuleren.

06.03 Mark Verhaegen (CD&V): Ik dank de minister.

U mag mij zeker niet verkeerd begrijpen, mijnheer de minister. Wanneer ik zeg: 70 als algemene norm, dan betekent dat zeker niet dat ik tegen een snelheidsbeperking van 90 kilometer per uur ben. Ik vind het op sommige plaatsen zeker verantwoord een snelheidsbeperking van 90 kilometer per uur in te voeren. Vandaar dat ik u vraag om ook te trachten een overleg te organiseren met het Vlaams Gewest, waar men blijkbaar veel stringenter vasthoudt aan die 70 km per uur. Dat betreurt ik persoonlijk, omdat wij weten dat men voor de bovengemeentelijke wegen, die daaronder ressorteren, als scharnier 90 kilometer per uur moet nemen.

Wanneer u zegt dat er geen maatschappelijk draagvlak is voor een snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur, dan hebt u inderdaad gelijk. Ik blijf dan echter bij mijn voorstel van een snelheidsbeperking van 90 kilometer per uur, die dan eigenlijk toch als goede variant kan dienen. Ik verwijs hier – u weet dat wellicht – naar een referendum dat in de gemeente Peer onlangs gehouden is. Daar werd inderdaad een snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur als algemene regel afgewezen.

Waarover ik het hier heb, is echter vooral een voorstel tot duidelijkheid. Dat wil zeggen dat in het veld van al die borden niemand nog zijn weg vindt. Dat vinden wij pas onveilig. Ik denk dat het belangrijk is om daarin orde te scheppen, niet alleen omwille van een vermindering van de kosten voor de gemeenten maar ook omwille van de orde. Dat kan volgens mij alleen opgelost worden door de omkering te maken, zodanig dat men niet telkenmale die borden hoeft te herhalen als men naar een snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur gaat. Dat is eigenlijk de bedoeling van mijn vraag.

Ik hoop dat u in dezelfde richting denkt als ik. Dan kan het wel eens zijn dat we elkaar nog eens ontmoeten voor deze vraag.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

à l'adoption de la vitesse de 70 km à l'heure en tant que norme sur nos routes est insuffisante. Les communes peuvent étendre la zone 70 à leur territoire mais il est préférable de prendre une telle mesure en concertation avec d'autres communes. Je vérifierai si certaines dispositions empêchent une telle collaboration et j'encouragerai celle-ci entre les communes et la Région flamande.

06.03 Mark Verhaegen (CD&V): Une limitation de vitesse de 90 km à l'heure se justifie en certains endroits, mais la Région flamande tient à la norme générale de 70 km à l'heure. La commune de Peer par exemple a récemment rejeté par voie de référendum la limitation de vitesse de 70 km à l'heure en tant que norme générale. Il convient de clarifier la situation.

07 Vraag van de heer Georges Lenssen aan de minister van Mobiliteit over "het misbruik van landbouwvoertuigen voor transportopdrachten" (nr. 5955)

07 Question de M. Georges Lenssen au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation abusive de véhicules agricoles pour des missions de transport" (n° 5955)

07.01 **Georges Lenssen** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, u weet dat er op dit moment een zeer zware concurrentieslag wordt geleverd in de vervoerssector. Uiteraard zijn wij er, als liberalen, niet tegen dat er een eerlijke concurrentie is.

Er zijn vandaag de dag echter zaken die de eerlijke concurrentie een beetje in de weg staan. Hoe langer hoe meer landbouwers, en vooral loonwerkers, leveren met landbouwvoertuigen prestaties die normaal moeten worden geleverd door de reguliere vervoersbedrijven die het uitvoeren van transportopdrachten als hoofddoel hebben.

Er is een andere wetgeving van toepassing op de vervoersmaatschappijen dan op de landbouwvoertuigen. Zo zijn bijvoorbeeld landbouwvoertuigen vrijgesteld van verkeersbelasting, dienen geen eurovignet aan te kopen, moeten geen tachograaf hebben en hebben de mogelijkheid facultatief met rode diesel te rijden. Ik heb er helemaal geen moeite mee als die landbouwvoertuigen exclusief worden gebruikt voor landbouwdoeleinden. Dit is volgens mij gerechtvaardigd. Wanneer deze voertuigen echter worden ingezet om transporten uit te voeren voor derden, komen zij volgens mij in het vaarwater van de reguliere vervoersmaatschappijen en mogen wij wel degelijk spreken van concurrentievervalsing.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Ten eerste, welke maatregelen overweegt u om deze vorm van misbruik te bestrijden? Ten tweede, hebt u al ooit opdracht gegeven aan uw administratie om de impact van dit misbruik te laten onderzoeken? Indien niet, bent u bereid dat te laten onderzoeken? Ten derde, overweegt u de criteria die vandaag voor de transportbedrijven gelden eventueel te versoepelen om op die manier de oneerlijke concurrentie tegen te gaan?

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, wat de aangehaalde problematiek betreft, er zijn momenteel meer klachten dan vaststellingen. Daarmee heb ik nog niets gezegd.

Wij werken nu - hiermee antwoord ik op vraag twee - effectief aan een meer gestructureerde planning inzake controle van alles wat met het vrachtvervoer te maken heeft. Een van de aspecten is dat mensen deelnemen aan bepaalde economische activiteiten waarvoor zij eigenlijk niet de juiste vergunningen hebben en waarop zij nooit voorzien waren.

Of het nu - in antwoord op uw derde vraag - moet leiden tot versoepeling voor de ene sector ten opzichte van de andere, is een beetje vooruitlopen op de vooropgestelde planning, waarbij ook een en ander is verbonden aan overleg met de diverse sectoren. Vandaag kan ik inderdaad weinig concreets zeggen, tenzij dat ik zelf de nodige instructies heb gegeven om alles wat controle van vrachtvervoer betreft beter in kaart te brengen en beter te plannen, zodat wij over een paar maanden met een mooi plan naar buiten kunnen komen.

07.01 **Georges Lenssen** (VLD): Le secteur du transport belge est confronté à une situation de concurrence déloyale étant donné que de plus en plus de véhicules agricoles sont utilisés pour réaliser des transports pour des tiers. Les agriculteurs ne disposent toutefois pas des autorisations nécessaires pour mener une telle activité. Leurs véhicules sont exemptés de la taxe de circulation, ils ne doivent pas être munis d'une eurovignette ni disposer d'un tachygraphe et ils peuvent rouler au diesel rouge.

De tels abus sont-ils constatés à grande échelle? Comment va-t-on y remédier? Le ministre assouplira-t-il les critères imposés aux sociétés de transport réglementaires de manière à lutter contre la concurrence déloyale?

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Il y a davantage de plaintes concernant ce problème que de constatations. J'ai demandé à l'administration d'effectuer un contrôle plus structuré du transport de marchandises et d'être plus particulièrement attentive aux transports sans autorisation.

Avant de procéder à un éventuel assouplissement des obligations pour les firmes de transport, une concertation devra être organisée avec le secteur et les contrôles du transport de marchandises seront intensifiés.

07.03 Georges Lenssen (VLD): Dank u, mijnheer de minister.

Ik verheug er mij toch over dat u van plan bent om alleszins die vorm van misbruik te controleren en te laten onderzoeken. Op dit moment gebeuren de controles op landbouwvoertuigen minder intensief en minder effectief dan bij de gewone vervoersbedrijven, omdat daar de normen toch wel iets anders liggen. Het is een veel meer ingewikkelde reglementering en vandaar dat men soms ook de neiging heeft om die controles over het hoofd te zien.

Ik denk dat het belangrijk is dat men op een degelijke manier de controles zou uitvoeren en de regels zou laten gelden, zoals dat op dit moment moet.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik ga mijn vraag stellen vanop de voorzittersstoel, omdat ze eigenlijk slechts gedeeltelijk politiek is. Het is ook een vraag van de voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur met het oog op de verdere werkzaamheden. Ik denk dat ik dat altijd met - ik durf het woord bijna niet te gebruiken - eigen godsvrucht probeer te doen.

07.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Vanaf nu zult u zich onthouden van alle mogelijke politieke uitspraken over verkeer. Is dat het resultaat? Waarvan akte.

De **voorzitter**: Ik zou alleen willen dat het verkeer boven de politiek staat, geachte collega. Zolang dat niet het geval is, houd ik mij in dat verband toch dat recht voor.

08 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de verkeerswet overeenkomstig het principe "hogere pakkans, lagere boetes"" (nr. 5971)

08 Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "la réforme de la loi relative à la circulation routière suivant le principe "augmentation des contrôles, diminution des amendes"" (n° 5971)

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, regelmatig vernemen wij dat de snelheidsboetes in de verkeerswet moeten worden hervormd. Ik heb dat geresumeerd in een lapidaire formule: hogere pakkans, lagere boetes.

De woorden komen niet van mij. Ze komen uit verklaringen van de regering. Dat is een eerste constatacie.

Ten tweede, op dit ogenblik heeft de commissie een hele grote schotel wetsvoorstellen en wetsontwerpen in verband met verkeer voorgeschoteld gekregen. Er zullen er nog komen.

Ten derde, u had ons gezegd dat er op 1 april 2005 een evaluatie klaar zou zijn en dat u daarna wat meer zou kunnen vertellen. Ik zal u eerlijk bekennen dat ik op 1 april 2005 met aandacht de berichten heb proberen te volgen. Ik heb echter niets gehoord. Ik heb trouwens de indruk dat er op 1 april 2005 zelfs geen kabinetsraad is geweest, waarschijnlijk ten gevolge van de paasperiode.

Mijn vraag aan u is dus: hoe zit het? De heer Casaer vindt het vrij komisch.

(...): (...).

07.03 Georges Lenssen (VLD):

Les véhicules agricoles sont beaucoup moins contrôlés que les autres transports. Cette situation doit changer.

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang):

Le gouvernement entend modifier la législation sur les amendes pour excès de vitesse dans le sens d'une intensification des contrôles accompagnée d'une diminution des amendes. Dans l'intervalle, nous sommes confrontés sans cesse en commission à de nouveaux projets et propositions de loi relatifs à la sécurité routière. Le ministre devait disposer d'une évaluation pour le 1er avril.

Comment la situation se présente-t-elle? A quoi pouvons-nous nous attendre?

08.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dan zijn we erin gelopen. Dat is nochtans moeilijk, mijnheer Casaer. Ik besef immers maar al te goed dat het een grapdag is, want het is mijn verjaardag.

Mijnheer de minister, dat gezegd zijnde, wou ik u vragen ...

(...): (...).

08.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Er zijn betere. Een oude reus zoals u zou echter moeten weten dat de eerste stad die door de Geuzen werd bevrijd van de Spanjaarden, de stad Den Briel, gevallen is op 1 april. Op 1 april verloor Alva zijn bril.

Dat gezegd zijnde, wou ik u vragen, mijnheer de minister, hoe het in feite zit. Waaraan mogen wij ons verwachten?

08.04 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, de Federale Verkeerscommissie, zijnde de commissie waar alle mogelijke verenigingen inzake verkeersveiligheid vertegenwoordigd zijn en die sedert de Staten-Generaal werd opgericht, heeft een evaluatie gemaakt van het boetestelsel en de indelingen ervan. De evaluatie was klaar vóór 1 april. Ik wacht alleen op een geschreven verslag.

08.04 Renaat Landuyt, ministre: La commission fédérale de la sécurité routière a clôturé l'évaluation du système d'amendes. Je n'attends plus que le rapport.

Wat de regering betreft, via een interkabinettenwerkgroep wordt er gewerkt aan een definitieve tekst van artikel 29, aangaande de indeling van de overtredingen. Gelijktijdig wordt er ook gewerkt aan een koninklijk besluit om de indeling te maken op grond van de omschrijving in artikel 29. Wij kunnen dus gelijktijdig het toepassings-KB opstellen, alsook een KB waarin de bedragen voor de directe inning worden bepaald. Deze werkzaamheden zijn lopende. Normaal gezien, als het enigszins mogelijk is volgens de agenda, zou binnen een tweetal weken de regering over alle nodige documenten beschikken.

Un groupe de travail intercabinets prépare le texte définitif de l'article 29 sur la classification des infractions et l'arrêté royal y afférent. Un autre arrêté royal déterminant les montants de la perception immédiate est en préparation. Le tout se trouvera sur la table du gouvernement dans deux semaines.

08.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik heb nog een korte, bijkomende vraag. Als het bij de regering komt, mogen wij er dan van uitgaan dat het niet op een grote hindernis zal botsen en dat wij over twee of drie weken zullen weten waaraan wij ons kunnen houden?

08.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Saurons-nous alors à quoi nous attendre?

08.06 Minister Renaat Landuyt: Normaal gezien zou dat zo moeten zijn. Dit staat niet volledig los van het wetsontwerp inzake de beschikking tot betaling, dat hier hangende is. Zoals ik in alle openheid gezegd heb, is dit voor mij het moment om de procedures inzake de nieuwe verkeerswet te evalueren of te bekijken hoe wij kunnen inspelen op de bestaande procedures. Wij hebben een hoorzitting gehad. Hieruit kunnen een aantal vragen rijzen. Wat doen wij verder? Waar moeten wij de bestaande procedures al dan niet aanpassen? Ik sta open voor wat ik technische amendementen noem.

08.06 Renaat Landuyt, ministre: Oui.

Cette question n'est pas tout à fait étrangère au projet de loi relatif à l'ordonnance de paiement qui est discuté au sein de cette commission. Je reste ouvert aux amendements techniques sur la procédure de perception.

08.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat werk zal hier over drie weken nog niet achter de rug zijn.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

09 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les formalités à remplir lors de l'acheminement en Belgique d'un véhicule acheté d'occasion à l'étranger" (n° 5973)

09 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de formaliteiten bij de overbrenging van een in het buitenland aangekochte tweedehands auto naar België" (nr. 5973)

09.01 **Melchior Wathelet** (cdH): Monsieur le ministre, on m'interroge sur les possibilités d'acheminement en Belgique d'un véhicule acheté d'occasion à l'étranger et sur les formalités à remplir afin de mener à bien une telle opération.

L'exemple qui m'avait été soumis faisait état d'une voiture d'occasion achetée en Allemagne. En effet, lorsqu'un véhicule d'occasion allemand est importé en Belgique, ce véhicule doit être visé dans un centre d'inspection technique automobile, où doivent être présentés le certificat allemand de retrait de la circulation ainsi que la plaque allemande "dévalidée". Alternativement, ce véhicule peut être présenté au contrôle technique sous une plaque Z, plaque garage vert et blanc.

Si le véhicule a été "désimmatriculé" en Allemagne ou s'il est acheté chez un garagiste, il ne serait pas possible de l'acheminer sous ses anciennes plaques. Il semble donc que le véhicule ne puisse être acheminé que via l'utilisation de plaques Z (garage) ou sur un plateau de remorque, ce qui empêche un particulier de réaliser une telle opération sans l'assistance d'un professionnel.

Ne pourrait-on pas considérer ce mécanisme comme une entrave à la libre circulation des marchandises? En effet, il est plus difficile pour un acheteur belge d'acheter une voiture d'occasion en Allemagne qu'en Belgique.

Existe-t-il une possibilité légale pour un acquéreur belge d'acheminer le véhicule sous ses propres plaques minéralogiques belges, autres que les plaques Z (garage) que l'on connaît?

Pourriez-vous faire le point sur les formalités imposées à un acquéreur belge d'un véhicule acheté d'occasion à l'étranger?

Ce type d'importation directe étant de plus en plus courant, ne serait-il pas souhaitable de développer une documentation explicative claire à l'usage des particuliers désirant réaliser une telle opération?

Ne serait-il pas encore plus souhaitable – mais je sais que cela ne dépend peut-être pas directement de vous – d'instaurer un système permettant d'obtenir des plaques de transit au sein de l'Union européenne pour autoriser ce type d'achat-vente intracommunautaire en vue de favoriser ou, à tout le moins, de ne pas rendre plus difficile un achat de voiture d'occasion intracommunautaire qu'un achat purement national au sein de l'Union européenne?

09.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la procédure d'immatriculation d'un véhicule d'occasion importé d'un autre pays, quel qu'il soit, en vue de son immatriculation en Belgique est la suivante. Il faut dissocier le véhicule importé par le propriétaire et le véhicule acheté en Belgique ou à l'étranger par quelqu'un d'autre que le propriétaire de l'immatriculation étrangère.

Dans le premier cas, le contrôle technique du véhicule n'est pas

09.01 **Melchior Wathelet** (cdH): In bepaalde omstandigheden kan een in het buitenland aangekocht tweedehandsvoertuig enkel naar ons land worden gebracht met een "Z-garagenummerplaat" of een aanhangwagen. Een particulier moet daarvoor dus noodzakelijkerwijze beroepsmensen inschakelen. Is dat geen belemmering van het vrij verkeer van goederen? Beschikt een Belgische koper over een wettelijke mogelijkheid om dat voertuig met zijn eigen Belgische nummerplaten naar ons land te brengen? Kan u meedelen welke formaliteiten een Belg die een tweedehandsvoertuig in het buitenland koopt dient te vervullen? Ware het niet wenselijk dat terzake een duidelijke brochure met uitleg zou worden opgesteld? Zou men geen systeem van transitnummerplaten binnen de Europese Unie kunnen opzetten?

09.02 **Minister Renaat Landuyt**: De verzekeringsmaatschappijen en –makelaars kennen de procedure en weten welke formaliteiten er vervuld moeten worden. Bij de Dienst voor inschrijving van de voertuigen kan een brochure worden

nécessaire alors qu'il l'est dans le second cas. Rien n'empêche le véhicule étranger d'être introduit en Belgique sous ses plaques d'origine, y compris sous plaques temporaires étrangères. Une fois le véhicule en Belgique, il peut être passé au contrôle technique muni d'une plaque commerciale ou y être amené sur une remorque. Les formalités sont reprises dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 – comme vous l'avez indiqué.

Actuellement, les sociétés d'assurances belges et les courtiers devraient être au courant de la procédure. Il existe également une brochure d'information relative aux services d'immatriculation des véhicules – vous pouvez la recevoir. Cette brochure reprend la procédure d'immatriculation des véhicules y compris celle des véhicules importés. En son temps, cette brochure a été diffusée durant les salons de l'auto. Elle peut être demandée par les professionnels de l'automobile intéressés en la matière.

09.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, vous avez évoqué deux systèmes. Or, ici, je n'en vois qu'un.

09.04 Renaat Landuyt, ministre: On me dit qu'aucun problème ne se pose si la voiture est inscrite par le propriétaire étranger avec des plaques étrangères.

09.04 Minister **Renaat Landuyt**: Als het voertuig door de buitenlandse eigenaar ingevoerd wordt, is er geen probleem.

09.05 Melchior Wathelet (cdH): Dans le cas présent, le problème concerne l'autre situation. Je suis un acheteur belge. Le propriétaire me vend la voiture; il n'a pas envie d'effectuer les démarches nécessaires. Il a simplement envie de se débarrasser de son véhicule. Si je suis belge, je dois pouvoir présenter la voiture au contrôle technique avec la plaque désimmatriculée et avec toutes les formalités déjà accomplies en Allemagne. Or, je ne sais pas le faire.

09.06 Renaat Landuyt, ministre: Si je vous ai bien compris, si on veut parler d'une Europe libre, une de nos règles doit être changée?

09.06 Minister **Renaat Landuyt**: De procedure is evenwel een stuk ingewikkelder als het om een Belgische koper gaat die zijn voertuig naar ons land overbrengt. Naar aanleiding van uw vraag heb ik gemerkt dat we, om het vrije verkeer van goederen daadwerkelijk mogelijk te maken, onze regels moeten wijzigen.

09.07 Melchior Wathelet (cdH): C'est cela. Par ailleurs, serait-il possible d'envisager, au niveau européen, un système uniforme de plaques transitoires?

09.08 Renaat Landuyt, ministre: Nous sommes en train d'examiner toute la problématique des plaques commerciales et de garage. En effet, trop de véhicules portant ce genre de plaque circulent sur les routes alors que, dans un cas comme celui que vous avez évoqué, cela n'est pas possible.

Je suis prêt à revoir cette question en vue d'apporter des améliorations et de faire en sorte que ce genre de déplacement international soit possible en Europe.

09.08 Minister **Renaat Landuyt**: Wij buigen ons thans opnieuw over de problematiek van de commerciële platen. Enerzijds zijn er immers veel te veel van die platen in omloop, en anderzijds is er niets voorhanden in de door u vermelde gevallen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 6059 de M. Philippe Monfils est retirée.

10 Questions jointes de

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la méthode agréée légalement pour vérifier le taux d'alcoolémie" (n° 6085)

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la fiabilité des analyses de sang lors des contrôles d'alcoolémie" (n° 6091)

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de wettelijk erkende methode om het alcoholgehalte in het bloed na te gaan" (nr. 6085)

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de betrouwbaarheid van de bloedanalyses bij alcoholcontroles" (nr. 6091)

10.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, selon des informations diffusées récemment dans la presse, la seule méthode légalement reconnue devant les tribunaux pour établir le taux d'imprégnation alcoolique d'une personne est la méthode dite "Casier-Delaunois" en vigueur dans notre pays depuis juin 1959.

10.01 Melchior Wathelet (cdH): Volgens de chef van het laboratorium voor toxicologie van de Cliniques universitaires Saint-Luc, zou de enige methode voor de vaststelling van het alcoholgehalte in het bloed die in België wordt erkend, de zogenaamde methode "Casier-Delaunois", niet betrouwbaar zijn.

10.02 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

10.03 Melchior Wathelet (cdH): Ik ben niet mijnheer Monfils! Ik ben wel de zoon van iemand, maar niet Monfils.

Le **président**: Il y a le père, il y a le fils mais il y a aussi le Saint-Esprit.

10.04 Melchior Wathelet (cdH): Selon les propos du professeur Pierre Wallemacq, chef du laboratoire de toxicologie des cliniques universitaires Saint-Luc, il semble que la méthode Casier pose des problèmes de fiabilité qui auraient été démontrés par les contre-expertises en utilisant la méthode de chromatographie en phase gazeuse. Je ne sais pas très bien de quoi il s'agit mais les contre-expertises donnaient des résultats différents et les différences étaient assez saisissantes.

10.04 Melchior Wathelet (cdH): Hij pleit voor het gebruik van de gaschromatografiemethode.

Heeft u kennis van deskundigenonderzoeken die aantonen dat de methode "Casier-Delaunois" niet betrouwbaar zou zijn? Welke maatregelen zal u dienaangaande treffen?

Il semblerait que des experts en toxicologie réclameraient que la loi soit revue afin que soit reconnue comme légale la méthode de la chromatographie en phase gazeuse, plus performante que celle de Casier. Cette méthode serait déjà reconnue dans la plupart des pays voisins de la Belgique, comme la France ou l'Allemagne, et serait utilisée en Belgique dans d'autres expertises médico-légales pour autant qu'il ne s'agisse pas de faits de roulage! Cela semble assez paradoxal et contradictoire.

Monsieur le ministre, eu égard à ces différents éléments, je souhaiterais entendre votre point de vue.

Avez-vous connaissance des analyses de ces experts en toxicologie qui démontrent le manque de fiabilité de la méthode Casier en

comparaison avec la méthode de chromatographie en phase gazeuse?

Quelles sont les mesures que vous entendez prendre afin de remédier au problème de fiabilité des expertises toxicologiques pour établir le taux d'imprégnation alcoolique?

Je me permets de rajouter qu'ayant également fréquenté les palais de justice, vous n'êtes pas sans savoir que ce type d'insécurité juridique favorise les procès, favorise les litiges, favorise les contre-expertises et favorise également l'insécurité juridique constante pour la personne qui est traduite devant les tribunaux.

Le **président**: Heureusement que vous avez parlé des palais de justice car, s'agissant d'une question sur l'alcoolémie, je vous entendais déjà dire que le ministre a fréquenté les "cabarets", comme on dit dans les rapports de police.

10.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag heeft uiteraard dezelfde zin als die van de heer Wathelet en zou er misschien bijna een vertaling van kunnen zijn. Ik ga ze toch even brengen, mijnheer de voorzitter.

Volgens professor Pierre Wallemacq van het universitair ziekenhuis Saint-Luc, waaraan de heer Wathelet trouwens ook heeft gerefereerd, zijn de bloedanalyses bij alcoholcontroles niet altijd even betrouwbaar. Er zouden vooral problemen zijn bij mensen met een lage hoeveelheid alcohol in het bloed. Andere stoffen in het bloed, zoals methanol of aceton, zouden het resultaat van de test kunstmatig kunnen verhogen. Bovendien gaat de test ervan uit dat een normaal persoon ongeveer 0,15 promille per uur verteert. Volgens dezelfde professor zou België ook een andere test moeten legaliseren, genaamd de gaschromatografie, geen gemakkelijke naam.

Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, de drijvende kracht achter de BOB-campagnes, wijst erop dat bloedtests in ons land weinig voorkomen. De politie gebruikt altijd ademtests en die zouden volgens het BIVV dan wel betrouwbaar zijn.

Vandaar een aantal vragen aan de minister.

Is de minister op de hoogte van de onbetrouwbaarheid van de bloedanalyses bij alcoholtests? Wat zal daar in voorkomend geval tegen worden ondernomen?

Acht de minister het mogelijk dat iemand die geen alcohol heeft genuttigd, toch een positief resultaat heeft in een bloedanalyse ten gevolge van andere stoffen in het bloed?

In welke gevallen gaat men in België over tot een bloedanalyse bij alcoholcontroles?

Kan u mij de cijfers bezorgen omtrent het aantal uitgevoerde ademtests in vergelijking met de bloedanalyses voor de jaren 2001 tot en met 2004? Deze vraag naar cijfers zou wellicht het voorwerp moeten uitgemaakt hebben van een schriftelijke vraag, mijnheer de minister, maar ik heb ze toch maar gesteld.

Om ons wat te verrijken, wat houdt de gaschromatografietest precies

10.05 Guido De Padt (VLD): Il semblerait que les analyses de sang lors des contrôles d'alcoolémie ne sont pas toujours fiables. La présence de substances telles que le méthanol ou l'acétone dans le sang peut faire augmenter le résultat artificiellement. C'est pourquoi il serait nécessaire de pratiquer un deuxième test appelé chromatographie en phase gazeuse. Par contre, le test d'haleine serait bel et bien fiable.

Comment le ministre va-t-il résoudre ce problème? Le ministre pense-t-il que le contrôle d'alcoolémie d'une personne sobre puisse être positif à cause de l'interaction avec d'autres substances présentes dans le sang? Quand des analyses de sang sont-elles pratiquées en Belgique? Le ministre pourrait-il nous fournir les chiffres relatifs respectivement au nombre de tests d'haleine et au nombre d'analyses de sang réalisés au cours des dernières années? En quoi la chromatographie en phase gazeuse consiste-t-elle exactement et pourquoi ce procédé n'est-il pas utilisé en Belgique?

in? Het moet wel een zeer moeilijke test zijn, want ik kan hem bijna niet uitspreken. Hoe wordt die dan afgenomen? Wat zijn de mogelijke problemen bij deze test? Wordt die in België toegepast of niet? Wordt hij wel toegepast in de ons omringende landen?

10.06 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, avec l'accord de M. Wathelet, je voudrais répondre en néerlandais en raison des termes plutôt techniques – même en néerlandais – contenus dans la réponse.

Uiteraard ben ik op de hoogte van wat de onderzoekers van het Universitair Ziekenhuis Saint-Luc hebben gezegd, maar ik ben van oordeel dat er betere methodes bestaan om uw eigen methode te promoten. Wat ik niet begrijp, is dat zij de onbetrouwbaarheid van een methode aangrijpen om de betrouwbaarheid van hun methode te bevorderen, terwijl zij dat waarschijnlijk ook zonder deze manier van redeneren, konden bereiken. Als ik alle technische aspecten begrepen heb, denk ik dat de door hen voorgestelde methode een verrijking is voor de bestaande methodes.

Waarom denk ik dat? Omdat men mij uitgelegd heeft dat de methode-Casier-Delaunois, die zij aanklagen, enigszins onbetrouwbaar of minder nauwkeurig zou kunnen zijn als het gaat over de 0,5 pro mille in het bloed en eigenlijk niet geschikt is in de situaties waarbij men effectief bloedonderzoek nodig heeft en waarover op de rechtbanken de meeste discussies worden gevoerd.

Dit gezegd zijnde, lijkt het mij een optie van modern recht om zich niet enkel vast te pinnen op een wettelijk erkende methode, maar gelijkwaardige of misschien betere methodes toe te laten als geldige bewijsvoering.

Wat de gevraagde cijfers betreft, kan ik vandaag alleen de cijfers geven van 2001. U weet dat alleen de verkeersveiligheidsbarometer actuele cijfers heeft, de rest zit nog in het oude systeem. Wat 2001 betreft, werden er blijkbaar 32.430 ademtest opgelegd en 382 bloedproeven afgenomen. Ik wil u terloops mededelen dat dit volgens mij een zeer laag cijfer blijkt te zijn want eind 2004 werden er 150.000 controles verricht. Ik relativeer deze cijfergegevens. Ik wil u wel nog zeggen dat dergelijke cijfers wat meer zoekwerk vergen. Er zullen waarschijnlijk meer controles zijn uitgevoerd dan uit deze cijfers blijkt.

10.07 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je voudrais dire au ministre que la manière dont les chiffres ont été présentés importe peu. Que vous n'aimiez pas la manière dont cela s'est passé, je veux bien, mais vous admettez vous-même qu'il y a un problème: en tout cas, qu'une méthode est plus fiable que l'autre.

10.08 Renaat Landuyt, ministre: Une fois encore, je suis victime de mon caractère trop laxiste ou autre, je ne sais pas.

La seule chose que j'ai dite, c'est qu'il existe peut-être des arguments pour reconnaître que la procédure prévue par les chercheurs de l'hôpital universitaire Saint-Luc est une bonne procédure. J'ai simplement ajouté que leurs arguments pour promouvoir leur méthode et qui visent à attaquer les autres n'est pas une bonne méthode. La seule chose que j'ai dite, c'est que leurs critiques visent un détail dans toutes les procédures, pourvu qu'eux-mêmes

10.06 Minister Renaat Landuyt: Gelet op het technische karakter van het antwoord zal ik in het Nederlands antwoorden.

Je connais les objections des scientifiques de l'hôpital universitaire Saint-Luc, mais je ne comprends pas qu'il invoque le manque de fiabilité d'un test pour plaider la fiabilité de leur propre méthode. Leur test peut compléter utilement la méthode Casier-Delaunois. Celle-ci est alors que son manque de fiabilité ne concernerait que le taux de 0,5 milligrammes dans le sang, et non les cas qui requièrent effectivement une analyse de sang. Le droit moderne requiert, me semble-t-il, de ne pas fonder la démonstration de la preuve sur une seule méthode.

En 2001, il a été procédé à 32.430 tests d'haleine, contre 382 analyses de sang. Ces chiffres me semblent peu élevés étant donné que, fin 2004, 150.000 contrôles avaient été effectués. A mon estime, il y a lieu de relativiser les chiffres: les contrôles ont peut-être été plus nombreux que ne le révèlent les chiffres.

10.07 Melchior Wathelet (cdH): U geeft toe dat de ene methode betrouwbaarder is dan de andere.

10.08 Minister Renaat Landuyt: Er zijn misschien wel argumenten die pleiten voor de procedure die door Saint-Luc wordt verdedigd, maar het is geen goede methode om de andere procedure te betwisten. Bovendien worden voor een alcoholgehalte van 0,5‰ nooit bloedanalyses verricht.

reconnaissent qu'il peut y avoir un problème avec la méthode appliquée dans le cas d'un dépassement de 0,5 pour mille, donc dans des situations où il n'y a pas de discussion devant un tribunal. Ils sont en train d'expliquer que, dans une telle situation, si l'on ajoute tel ou tel produit, on peut avoir des doutes quant aux résultats.

J'ai dit que les analyses de sang ne s'appliquaient jamais à un dépassement de 0,5 pour mille. S'il y a analyse de sang, c'est pour une quantité nettement supérieure.

10.09 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, vous conviendrez avec moi que le critère de 0,5 pour mille, s'il n'amène personne devant les tribunaux, est quand même un critère important étant donné qu'il constitue la limite légale autorisée.

10.10 Renaat Landuyt, ministre: Mais il n'y a pas de discussion à propos du fait que la méthode d'analyse utilisée est tout à fait précise.

10.11 Melchior Wathelet (cdH): Le problème, c'est que ces opérations de prise de sang arrivent souvent postérieurement. Le délai est de quelques heures après les faits. Dès lors, des coefficients doivent intervenir pour savoir à combien s'élevait le taux au moment de l'accident ou au moment du premier contrôle. De cette manière, tout est amplifié vu qu'on réalise des calculs pour revenir à la situation initiale.

Je pense que 0,5 pour mille de différence ou plus, c'est important aussi. Vous savez comme moi que, devant les tribunaux, on plaide sur le chiffre, sur le taux avancé. C'est souvent loin d'être anecdotique pour la personne.

Vous reprochez presque vous-même à la "méthode de Saint-Luc" d'inciter à contrer les expertises qui sont faites ou la méthode reconnue. Mais en ne tranchant pas la question et en ne disant pas qu'une méthode est meilleure que l'autre, des demandes de contre-expertise seront continuellement introduites. Une expertise sera faite et après réception des résultats, une deuxième expertise sera demandée pour contester la première. On les comparera et on procédera ensuite à une nouvelle expertise et à une audience supplémentaire.

10.12 Renaat Landuyt, ministre: Selon moi, seuls les riches agiront ainsi.

10.13 Melchior Wathelet (cdH): Ce n'est pas certain. Il y a aussi les personnes qui bénéficient de l'assistance judiciaire ou celles qui veulent pinailler, qui veulent aller plus loin ou sont persuadées d'être dans le bon droit et d'avoir raison. Vous savez comme moi que les discussions devant les tribunaux vont souvent très loin!

10.14 Renaat Landuyt, ministre: D'après eux, il peut y avoir un risque de "minder nauwkeurigheid", c'est-à-dire que les résultats soient moins précis, seulement dans les cas situés au taux de 0,5 pour mille. Dès que l'on dépasse ce chiffre, ce n'est plus la différence qui compte. C'est seulement à partir du moment où l'on trouve de l'alcool dans le sang à raison de 0,5 pour mille qu'il peut y avoir un risque d'erreur, sous l'influence d'autres produits. Pour le reste, cela ne joue pas. Ils le reconnaissent eux-mêmes. Cela signifie qu'il n'y a

10.11 Melchior Wathelet (cdH): Men moet gebruik maken van coëfficiënten om vroegere situaties te beoordelen, aangezien de analyses later worden verricht. Voor de rechtbank worden de pleidooien op de cijfers gestoeld! Als men niet voor een bepaalde methode kiest, zet men de deur wagenwijd open voor het spel van de tegenexpertises.

10.14 Minister Renaat Landuyt: Een risico op fouten is er alleen bij een alcoholspiegel van 0,5‰. Maar in dergelijke situaties komt de zaak niet voor de rechter.

aucune discussion devant les tribunaux quand il s'agit de 0,5 pour mille. Je le répète, à ce niveau, il n'y a pas de discussion devant les tribunaux. C'est la raison pour laquelle je dis qu'il n'y a pas de problème.

Par ailleurs, s'il existe une autre méthode aussi fiable que celle qui existe, pourquoi bloquerais-je cette évolution technique?

Vous dites qu'il y a un risque de longues discussions si l'on reconnaît deux méthodes. Je vais y réfléchir. Comme vous, j'estime qu'il faut éviter de se retrouver dans un jeu de procédure.

10.15 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je me permets d'apporter une dernière précision. Si je suis avocat et qu'un de mes clients a un accident, dans le cadre duquel ce n'est pas le taux d'alcoolémie qui est directement l'objet de l'incrimination pénale mais plutôt l'accident lui-même, dans ce cas, je préférerais que mon client présente un taux d'alcoolémie de 0,4 pour mille plutôt que de 0,6 pour mille, car dans les accidents il est de temps en temps recouru à la prise de sang afin de connaître le taux exact d'alcoolémie. La peine de mon client se joue sur un taux de 0,2 pour mille mais je préfère nettement que la teneur d'alcool dans le sang soit de 0,4 pour mille plutôt que de 0,6 pour mille. Il y a une réelle insécurité juridique en cette matière.

10.16 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur Wathelet, à vrai dire, une contre-expertise devant les tribunaux n'est jamais due à la méthode, car celle-ci relève de la responsabilité de l'expert désigné. Mais il ne faut pas en profiter pour demander deux expertises. Chaque analyse, chaque expertise est placée sous la responsabilité de l'expert désigné. C'est ce dernier qui utilise une méthode légalement reconnue. Dorénavant, il en sera ainsi. Je suis entièrement d'accord pour ne pas installer le Far West en la matière!

10.17 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik moet zeggen dat ik het nog even zal moeten laten bezinken want ik begrijp het allemaal nog niet zo goed. Dat is waarschijnlijk aan mij te wijten. Als ik het goed begrijp, als ik straks naar huis rijd en ik drink hier eerst nog een aantal pinten in de bar, men houdt mij tegen en men doet mij blazen en ik heb 0,5 promille, dan kan ik tegen de agenten zeggen dat minister Landuyt zojuist in de Kamer verklaard heeft dat 0,5 in principe...

10.18 Minister Renaat Landuyt: Als u dat debat wil voeren, zou u moeten weigeren om te blazen.

10.19 Guido De Padt (VLD): Weigeren om te blazen?

10.20 Minister Renaat Landuyt: Het is geen goede reclame voor een parlamentslid, maar u moet dan weigeren om te blazen zodat men de neiging heeft om u op te leggen een bloedproef te doen. Men kan het evenwel ook gemakkelijker doen. Men kan zeggen er altijd zo uit te zien, dat het niet echt dronkenschap is en dat men tamelijk recht uit de auto stapt.

10.21 Guido De Padt (VLD): Bent u nu over mij bezig, mijnheer de minister?

10.15 Melchior Wathelet (cdH): Bij verkeersongevallen wordt soms gebruik gemaakt van bloedafnames teneinde het precieze alcoholgehalte te meten en de rechtsonzekerheid blijft dus bestaan.

10.16 Minister Renaat Landuyt: De expertises vallen altijd onder de verantwoordelijkheid van de aangewezen deskundigen, die gebruik maken van een erkende methode.

10.17 Guido De Padt (VLD): Je ne comprends pas bien votre réponse. Lorsque je souffle dans le ballon et que la police constate que mon taux d'alcoolémie s'élève à 0,5 pour mille, puis-je invoquer la non-fiabilité de l'alcootest?

10.20 Renaat Landuyt, ministre: Pas au moment où vous soufflez. Vous pouvez néanmoins refuser de souffler, pour qu'une prise de sang vous soit alors imposée.

10.22 Minister **Renaat Landuyt**: Het is een hypothese. Men kan dan gewoon zeggen dat men weigert te blazen en daarvoor kan een proces-verbaal worden opgesteld. Dat is een veel goedkopere methode om u een sanctie op te leggen voor uw wangedrag.

Waar hebben ze een punt? Ik zeg het u in alle openheid. Wetenschappelijk zegt men dat als we die teksten van de mensen van Saint-Luc volgen er in die minimale hypothese een discussie mogelijk is. Dan nog gaat het over personen die in hun bloed ook die of die samenstelling zouden hebben. Zij zeggen dat een combinatie van bepaalde producten zou kunnen leiden tot onnauwkeurigheid. In feite, als u het mij vraagt, is dat de moeite niet om over te discussiëren. Mijn houding daartegenover is dat ik wel wil dat de wet meer moet toelaten dat ook nieuwere methodes kunnen worden gebruikt, maar niet in de situatie waarin men er een discussiepunt van maakt. Dat zou mij dan weer afremmen.

10.23 **Guido De Padt** (VLD): Ik denk dat we natuurlijk moeten pleiten voor een absoluut zo groot mogelijke rechtszekerheid, ook voor de mensen die daarmee geconfronteerd worden. Mijnheer de minister, ik heb gezien dat u een aantal nota's had. Ik denk dat het misschien nuttig zou zijn om de teksten die zijn uitgeschreven in ons bezit te krijgen, om ons toe te laten ze in te kijken. Ik wil u evenwel niet forceren. Er kunnen zaken in staan die u misschien liever niet kwijt bent. Op het vlak van de cijfers en dergelijke meer zou het mij wel interesseren om dat even te vergelijken. Ik wil u echter niet forceren.

10.24 Minister **Renaat Landuyt**: Voor de cijfers zou u beter een schriftelijke vraag stellen, dan kan ik nauwkeuriger antwoorden.

10.25 **Guido De Padt** (VLD): Goed. Dat zal ik doen.

De **voorzitter**: Er is nog een bijkomend element. Dat is het verhaal van de verzekeringsmaatschappij ten overstaan van een cliënt. Die 0,5 promille wordt dan zeer belangrijk, erboven of er onder.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "gevaarlijke transporten die onveilig geladen zijn" (nr. 6074)
- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de toename van inbreuken inzake foutieve stuwning van gevaarlijke goederen" (nr. 6090)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "gevaarlijke transporten die onveilig geladen zijn" (nr. 6244)

11 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les transports dangereux chargés sans respecter les consignes de sécurité" (n° 6074)
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'augmentation des infractions pour défaut d'arrimage de marchandises dangereuses" (n° 6090)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les transports dangereux avec chargement non sécurisé" (n° 6244)

10.22 Minister **Renaat Landuyt**: Par ailleurs, la police peut toutefois simplement constater que vous refusez de souffler et établir ensuite un procès-verbal. Il s'agit de la méthode la moins onéreuse.

Selon les scientifiques, la combinaison de certains produits peut aboutir à des résultats imprécis. Mais j'estime que cette discussion n'en vaut pas la peine. Les nouvelles méthodes doivent avoir leur chance sur le plan légal mais il ne peut alors y avoir plus aucune discussion à leur sujet.

10.23 **Guido De Padt** (VLD): Nous devons plaider pour une sécurité juridique maximale. Le ministre peut-il mettre ses notes à notre disposition?

10.24 **Renaat Landuyt**, ministre: Si vous souhaitez des chiffres plus détaillés, il est préférable de poser une question écrite.

Le **président**: Nous n'avons pas encore abordé la question des compagnies d'assurances. A cet égard, le taux de 0,5 pour mille revêt bel et bien de l'importance.

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, in feite stoffeert mijn tweede vraag de eerste vraag.

11.02 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik zet mijn vraag nr. 6367 om in een schriftelijke vraag.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de transportsector die eerder al aan bod kwam in de vraag van de heer Lenssen. Uit uw antwoord daarop heb ik begrepen dat u werkt aan het opstellen van een plan voor de transportsector. Misschien kan de materie die nu aan de orde is daarin ook worden opgenomen.

Wij vernemen immers via de media dat het aantal vastgestelde inbreuken op de vereisten inzake veilige ladingen van gevaarlijke goederen in stijgende lijn gaat. Een vijfde van de gevaarlijke transporten zou een potentiële oorzaak van onveiligheid en fileleed kunnen zijn omdat de lading kan schuiven. De oorzaak van dit alles zou stuwning zijn door ladingen die niet of slecht zijn vastgezet in de vrachtwagens. Op de 691 gecontroleerde transporten werden in 2004 niet minder dan 141 inbreuken op de lading vastgesteld. Dat is 22%.

In een reactie die ook in de krant is verschenen, wijst de FOD Mobiliteit en Vervoer naar de bedrijven die de goederen verzenden, minder naar de transportfirma's en nog minder naar de chauffeurs. De oorzaken van de fel stijgende trend zouden liggen bij veiligheidsbesparingen door de bedrijven wegens de steeds toenemende concurrentie. Nochtans kunnen de bedrijven die de goederen laten verzenden via de transportfirma's, mee aansprakelijk worden gesteld, zowel via de wet van 3 mei 1999 als via het KB van 9 maart, dat staat in mijn aanvullende vraag, over het ADR-vervoer waarbij de verzender expliciet wordt vernoemd bij de bepaling dat het verboden is om gevaarlijke goederen te laden, te vervoeren, te doen laden of te doen vervoeren indien het vervoer niet voldoet aan de bepalingen van het ADR-vervoer, de bijlagen en dit besluit.

Het probleem lijkt groter te worden. Komt dit door een toename van het aantal controles of wordt het probleem op het terrein groter? Als het probleem groter wordt, hoe moeten wij erop reageren? Is er een probleem met de regelgeving of is er een hogere handhavinggraad noodzakelijk? Is de medeverantwoordelijkheid die de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft vastgelegd, van toepassing? Zo ja, wordt dit ook in processen-verbaal vastgesteld? Kunt u ons zeggen of de vaststelling van medeverantwoordelijkheid daadwerkelijk leidt tot bestraffing? Indien een vaststelling van medeverantwoordelijkheid niet gebeurt, om welke reden is dat dat? Indien de medeverantwoordelijkheid in deze gevallen niet meespeelt, is het dan niet nodig om de wet aan te passen? Is de minister bereid om daartoe de nodige maatregelen te nemen? De vraag is eigenlijk of de verzenders voldoende worden betrokken bij de controles en eventuele processen-verbaal, boetes en dergelijke?

11.04 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit recente gegevens van de FOD Mobiliteit en Vervoer blijkt dat steeds meer vrachtwagens die gevaarlijke goederen vervoeren, de ADR-transporten, slecht geladen zijn en een ongeval kunnen

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Selon les médias, le nombre d'infractions concernant la sécurité du transport de marchandises dangereuses est en augmentation. En 2004, quelque 22% des transports de marchandises contrôlés se sont avérés non conformes. Cette évolution serait due aux mesures d'économie prises par les entreprises en raison de la concurrence accrue. Conformément à l'article 37 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route, les donneurs d'ordre, chargeurs, commissionnaires de transport ou commissionnaires-experts peuvent être tenus pour co-responsables en cas de non-respect des prescriptions de l'ADR. L'arrêté royal du 9 mars 2003 relatif au transport ADR élargit la responsabilité au transporteur et au chauffeur.

Dans le cadre des infractions constatées, la co-responsabilité a-t-elle été établie? Dans la négative, la loi ne doit-elle pas être adaptée? Le cas échéant, la co-responsabilité est-elle constatée dans les procès-verbaux des services d'inspection? Dans combien de cas un tel constat aboutit-il à une sanction effective? Si le constat de la co-responsabilité n'est pas établi, quelle en est la raison?

11.04 Guido De Padt (VLD): Il ressort de données récentes du SPF Mobilité et Transports que de plus en plus de camions

veroorzaken. Het aantal inbreuken op stuwning steeg in 2004 spectaculair tot 22% van het aantal gecontroleerde vrachtwagens. Dat betekent dat, omdat de lading kan schuiven, bijna een op vijf ADR-transporten potentiële ongevallenveroorzakers zijn. Vandaar mijn vragen.

Wat zijn de oorzaken van de forse toename van het aantal inbreuken op stuwning met gevaarlijke transporten in 2004? Zijn de controles evenredig toegenomen?

Welke maatregelen zal de minister nemen om de inbreuken inzake stuwning van gevaarlijke goederen terug te dringen?

Wie draagt doorgaans de strafrechtelijke verantwoordelijkheid bij inbreuken inzake stuwning? Is er bij ADR-transporten sprake van een afdwingbare medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever, verlader of andere tussenpersoon, analoog aan de gewijzigde wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer via de weg?

Uit de cijfers van de FOD blijkt tevens dat de Belgische vrachtwagens het qua inbreuken iets beter doen dan het internationale gemiddelde. Is de minister van plan om deze problematiek ook op de Europese Ministerraad aan te kaarten?

11.05 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, de cijfers die in de pers zijn verschenen zijn de persoonlijke cijfers van een persoon uit mijn administratie, die deze op een studiedag gebruikte. Ik beschouw dit verslag dus niet als zijnde een verslag van de FOD in zijn geheel. Deze cijfers moeten worden genuanceerd en geplaatst in een groter geheel.

Ik kom hiermee ook terug op een andere vraag: volgens mij is er nood aan een goede planning van alles wat te maken heeft met de controle op het vrachtvervoer, specifiek wat het transport van gevaarlijke goederen betreft.

In antwoord op de specifieke vragen over medeverantwoordelijkheid kan ik zeggen dat de inspecteurs van de FOD Mobiliteit en Vervoer wel vaststelling doen, maar dat er geen feedback is over wat er met die vaststellingen gebeurt op het parket of bij de procureur. Daarom treft er geen communicatie te bestaan en men weet dus niet of de zaken worden onderzocht en of er een vervolging wordt ingesteld voor de rechtbank en dergelijke.

Om die reden heb ik zelf het initiatief genomen ter ordening van alles wat met de controle van het vrachtvervoer te maken heeft. Zo kan er een gedegen dossier komen als basis voor een overleg met de procureurs-generaal. Dat moet uiteraard gebeuren met respect voor de bevoegdheden van mijn collega van Justitie. Via overleg kunnen we zo te weten komen of de controles die door onze diensten gebeuren, ook worden opgevolgd door het gerechtelijk systeem. Enkel via het gerechtelijk systeem kan de sterkte worden gemeten van regelgeving inzake medeverantwoordelijkheid.

11.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V): U hebt dus geen enkel zicht op het effectief beboeten van verzenders in het kader van de gemeenteverantwoordelijkheid?

transportant des substances dangereuses, c'est-à-dire les transports ADR, ne sont pas correctement chargés et qu'ils peuvent dès lors causer des accidents.

La hausse du nombre d'infractions constatées est-elle aussi liée à une augmentation de la fréquence des contrôles? Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour réduire le nombre d'infractions? En règle générale, qui est pénalement responsable en cas d'infraction? Les statistiques du SPF révèlent aussi que les camions belges sont davantage en règle que les camions étrangers. Le ministre abordera-t-il la question lors du Conseil des ministres européens?

11.05 **Renaat Landuyt**, ministre: Ces chiffres ne proviennent pas d'un rapport du SPF. Un agent de mon administration les a cités lors d'une journée d'étude. Ces données sont propres à l'agent en question et il convient de les situer dans un plus large contexte. S'il y a lieu, la coresponsabilité est constatée par les inspecteurs mais je ne dispose pas de chiffres concernant la suite qui y est réservée car nous n'avons pas de feed-back des parquets. Je consulterai les procureurs-généraux à ce sujet. A l'heure actuelle, je n'ai connaissance que des perceptions immédiates. Etant donné qu'il appartient aux tribunaux de se prononcer sur la question de la coresponsabilité, je ne puis me prononcer à ce sujet.

11.07 Minister **Renaat Landuyt**: Het enige wat wij hebben, is wat onze ambtenaren bijhouden. Zij hebben zicht op de directe betalingen, denk ik. Dat is dan omdat de vervoerder opteert voor de minste miserie zonder commerciële schade in de discussie en betaalt. Dat is dan de directe betaling. Men kan maar de problematiek van medeverantwoordelijkheid goed testen en de sterkte ervan kennen in de mate dat men door de rechtbank voor niet-betaling effectief vervolgd wordt. Daarin stel ik vast dat er geen goede communicatie blijkt te zijn. Dat gebeurt nog. De parketten, als wereld apart, sturen geen informatie door naar andere diensten. Daar zal ik mijn bevoegdheid gebruiken om daar wel aan te geraken.

11.08 **Guido De Padt** (VLD): Ik begrijp dat de minister geen antwoord kan geven op alle vragen en dat hij dat in een breder kader wil situeren. Hebt u er zicht op, mijnheer de minister, of de controles zijn toegenomen in 2004?

11.08 **Guido De Padt** (VLD): Le nombre de contrôles a-t-il augmenté en 2004?

11.09 Minister **Renaat Landuyt**: Het is wel zo dat er ondertussen veel meer is. Vandaar ook de grotere vaststellingen. Vandaar dat je ook die cijfers met wetenschappelijk wantrouwen moet bekijken. Er zijn meer vaststellingen, doordat er ook meer controles gebeuren op de weg. Dit is ook een punt waarop ik nogal aandrings: op veel dynamischer controleren.

11.09 **Renaat Landuyt**, ministre: Les contrôles sont plus fréquents et il y a par conséquent plus de constats. Je ne vois toutefois guère de cohérence dans la manière dont ces contrôles sont effectués. Je souhaite une meilleure coordination.

Ik stel vast dat bijna iedere ambtenaar afzonderlijk met de nodige verantwoordelijkheid zijn werk doet, maar ik zie de grote lijnen niet in wat men aan het doen is. Ik wens een betere coördinatie. Dat vergt enige tijd en zelfs overleg met de sectoren.

11.10 **Guido De Padt** (VLD): Dank u.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

12 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de bijdrage van 'ingenieurs en conducteurs van bruggen en wegen' aan een beter incidentmanagement op de autosnelwegen" (nr. 6075)**

12 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la contribution des 'ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées' à une meilleure gestion des incidents survenus sur les autoroutes" (n° 6075)**

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb het over een idee dat uit Nederland komt overwaaien, zoals dat wel eens meer gebeurt. Mijn vraag is dan of het opportuun is om hetzelfde bij ons te doen? Ongevallen op autosnelwegen, zeker met vrachtwagens, zijn vaak een oorzaak van filevorming. Een snelle zorg voor doorstroming en voor de afwikkeling van de nodige vaststellingen maakt deel uit van elk ernstig incidentmanagement, zoals dat heet, en is ook een belangrijk element in het bereikbaarheidsbeleid.

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Les accidents sur les autoroutes sont une cause importante du problème des embouteillages. Aussi est-il souhaitable de procéder rapidement aux constats. Aux Pays-Bas, des fonctionnaires du Waterstaat se sont vu conférer le pouvoir de donner des injonctions d'arrêt du trafic, de régler la circulation, de compléter des constats et de dépanner des véhicules pour les ranger sur le bas-côté. De cette manière, les constatations d'usage peuvent être traitées plus rapidement et les files

In Nederland werd daarvoor alle hens aan dek geroepen. Alle ambtenaren van Waterstaat hebben, na hun opleiding, de bevoegdheid gekregen om de nodige bijdragen te leveren aan een snel en vlot incidentmanagement. Na een aantal succesvolle experimenten mogen zij nu in heel Nederland stoptekens geven, het verkeer opzwaaien – zo noemt men dat daar –, ongevalformulieren invullen en voertuigen alvast naar de kant slepen. Zij zouden dus een

aantal taken mogen uitoefenen, die normaal gezien voor de politie worden voorbehouden. In Nederland zijn bij incidenten op de grote wegen inspecteurs van Waterstaat namelijk vaak vlugger ter plaatse zijn dan de politiediensten. Als zij reeds mogen beginnen met taken die zich opdringen, dan wordt het verkeer vlugger geleid, de vaststellingen sneller gedaan en lossen de files dus ook vlugger op. Dat systeem blijkt gekopieerd te zijn van de werkwijze in Salt Lake City in de Verenigde Staten.

In ons land hebben de ingenieurs en de conducteurs van bruggen en wegen krachtens artikel 3.4 van het verkeersreglement de bevoegdheid om de verkeersregels te handhaven en het verkeer te regelen. Op basis daarvan kunnen we dus veronderstellen dat zij de taken die ik zonet heb beschreven – het incidentmanagement, zoals men dat in Nederland nu wil toepassen –, bij ons eveneens zouden kunnen uitvoeren.

Die bevoegdheid van de ingenieurs en de conducteurs van bruggen en wegen lijkt evenwel slechts een theoretische bevoegdheid te zijn, tenzij u dat zo dadelijk zult tegenspreken.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de volgende vragen.

Is de theoretische bevoegdheid van de gewestelijke ambtenaren Openbare Werken beperkt in omvang? Zo ja, voor welke aspecten zijn zij dan wel en niet bevoegd?

Acht u het zinvol dat ook die ambtenaren ingeschakeld zouden worden, mits eventueel enige opleiding, voor de verzorging van de veilige doorstroming en de snelle afhandeling van de vaststellingen bij ongevallen op autosnelwegen? Indien neen, waarom zou dat in Nederland wel positief kunnen zijn en bij ons niet?

De vaststellingsbevoegdheid van de ingenieurs en de conducteurs van bruggen en wegen is bij mijn weten tot nu toe erg theoretisch gebleven. Heeft de overheid in dat kader niet al enkele kansen laten liggen? Mogelijk kan mijn vraag een aanleiding zijn om de politionele bevoegdheid van die mensen te herwaarderen.

12.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, mijnheer Van den Bergh, ten eerste, de bevoegdheid van de ingenieurs van bruggen en wegen, zoals omschreven in artikel 3 van het verkeersreglement, is inderdaad nogal beperkt en slechts van toepassing voor de aangelegenheden die tot de beheersbevoegdheid van de Gewesten behoren.

Als ik mij niet vergis, is er nog een gelijkaardige discussie bezig voor de Raad van State, daterend van vóór mijn aanstelling tot federaal minister, over de inspecteurs van De Lijn. De inspecteurs van De Lijn hadden van de Vlaamse regering de bevoegdheid gekregen om ook de naleving van het verkeersreglement al dan niet vast te stellen. Dat werd ter discussie gesteld door een procedure van de federale regering, die nu hangende is voor de Raad van State. Over de zaak werd in februari 2005 gepleit. Er zal binnenkort een uitspraak zijn.

Die uitspraak zal nuttig zijn voor de interpretatie van dergelijke regels, omdat de logica van het huidige systeem is dat de bevoegdheid inzake verkeersreglement juist strikt gebonden is aan de bevoegdheid

se résorbent plus vite. C'est ce que nos voisins du nord appellent le "incidentmanagement".

Chez nous, le code de la route et la circulation routière sont de la compétence des ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées. On peut donc supposer qu'ils pourraient eux aussi accomplir les tâches que je viens d'évoquer.

Quelle est la portée des compétences de ces fonctionnaires? Le ministre estime-t-il opportun de faire appel à eux pour traiter les constatations lors d'accidents survenus sur les autoroutes? Jusqu'ici, le pouvoir de constatation des fonctionnaires est demeuré purement théorique. Le ministre est-il disposé à revaloriser cette attribution policière?

12.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Les compétences visées à l'article 3 du règlement général sur la police de la circulation routière se limitent à des matières relevant de la compétence de gestion des Régions. Une procédure est actuellement pendante devant le Conseil d'Etat au sujet des pouvoirs des inspecteurs de De Lijn dans le cadre du respect du Code de la route. L'arrêt attendu dans cette affaire contribuera également à une meilleure interprétation des pouvoirs des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées. En tout cas, ces pouvoirs spécifiques sont à rapprocher de la compétence

van de betrokken ambtenaren in het algemeen. De bevoegdheid is een bijzaak van hun hoofdbevoegdheid. Het systeem laat dus volgens mij niet veel ruimte voor interpretatie. Ik heb ten andere ooit een boekje geschreven over de hele problematiek.

Inzake de ongevalafhandeling gaat uw vraag uit van een onbestaande premisse, met name dat de conducteur of de ingenieur van bruggen en wegen vlugger ter plaatse zou zijn dan de politie. Als wij immers de analyse maken van de al dan niet vlotte ongevalafhandeling, dan heeft het tijdsbestek niet zozeer te maken met de laattijdige aanwezigheid van de politie. Er is in het tijdsverloop veel meer te zeggen over het tijdstip waarop de weg kan worden vrijgemaakt wegens gerechtelijke procedures. Allicht kan er meer tijd worden gewonnen door even te bekijken hoe we inzake gerechtelijke procedures en gerechtelijke afhandeling van een ongeval een en ander kunnen veranderen.

Op initiatief van het kabinet zijn we momenteel bezig om iedereen die te maken heeft met de ongevalafhandeling, bijeen te brengen om juist die tijdsanalyse te maken. Het vertrekpunt daarbij is de vraag waar er tijd wordt verloren. Gezien de vaststelling dat één ongeval in ons land tegenwoordig de economie van het land zes uur stil kan leggen, leek het ons de moeite om dat initiatief te nemen en zuiver op de tijdstabel te bekijken welke handelingen de meeste tijd in beslag nemen. Op die manier kunnen we nagaan waar we moeten ingrijpen vóór we zomaar fantasieën uit het buitenland overnemen.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U stelt dat er effectief wordt gekeken hoe men het best en het snelst kan ingrijpen bij incidenten. Dat wijst erop dat hiervan werk wordt gemaakt en dat is positief.

Het Fast-project op de Antwerpse Ring, dat volgens mij intussen ook wordt toegepast in Brussel, houdt in dat die mensen klaar staan en dus meestal heel snel ter plaatse kunnen zijn. Moeten zij bij een ongeval op de politie wachten alvorens zij met hun werkzaamheden kunnen beginnen?

12.04 Minister Renaat Landuyt: Strikt genomen wel. Het grootste probleem naar mijn bescheiden mening is precies het probleem van de vaststelling. Een van de grootste discussiepunten is wie gerechtelijk expert kan zijn en of een gerechtelijk expert effectief alles zelf moet hebben gezien om vaststellingen te kunnen doen. In deze tijd, waar we over alle mogelijke manieren beschikken om alles per film of digitaal vast te leggen, beweert men desondanks dat men de temperatuur van het ijzer ter plaatse moet kunnen meten om de aansprakelijkheid voor een ongeval te kunnen vaststellen. Dat is precies het grootste tijdverlies. Ik denk dat men zonder dat heel wat tijd kan winnen. Het Fast-project is heel goed omdat men daar klaarstaat om in te grijpen en weg te takelen. Er is echter één grote rem en dat is precies het feit dat het vaststellen van de verantwoordelijkheden bij een ongeval enorm veel tijd in beslag neemt.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

13 Samengevoegde vragen van

générale du fonctionnaire.

En ce qui concerne le traitement des accidents, M. Van den Bergh part du principe que l'ingénieur des ponts et chaussées arriverait plus rapidement sur place que la police. Les problèmes liés au règlement d'un accident ne sont pas dus à l'arrivée tardive de la police mais à l'exécution de devoirs judiciaires retardant la réouverture de la chaussée.

Je réunirai prochainement toutes les instances intervenant dans le suivi d'un accident pour effectuer une étude des délais. Nous devons identifier les pertes de temps et intervenir à bon escient, avant de mettre en œuvre des solutions fantaisistes appliquées dans d'autres pays.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me réjouis que l'on essaie d'améliorer la situation. Le projet Fast mis en place sur le ring d'Anvers vise à permettre aux personnes concernées d'être rapidement sur place. En cas d'accident, doivent-ils attendre l'arrivée de la police avant de pouvoir commencer leurs travaux?

12.04 Renaat Landuyt, ministre: Oui. Le plus gros problème est celui posé par le constat judiciaire et la personne qui est compétente en la matière. Grâce aux actuels progrès techniques le constat pourrait être réalisé sur la base d'images mais pour l'instant il semblerait qu'il soit nécessaire de l'établir sur place. Ce sont ces procédures qui freinent l'intervention des équipes du projet Fast.

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de vrijstellingen van de draagplicht van de veiligheidsgordel" (nr. 6114)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de vrijstellingen van de draagplicht van de veiligheidsgordel" (nr. 6117)

13 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les dispenses du port obligatoire de la ceinture de sécurité" (n° 6114)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les dispenses du port obligatoire de la ceinture de sécurité" (n° 6117)

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Bergh, u houdt blijkbaar geweldig aan deze vraag, want u hebt ze twee keer ingediend. U staat er 200% achter?

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb het ook vastgesteld. Het betreft hier natuurlijk maar één vraag. Blijkbaar is er iets misgelopen bij het faxen.

Mijnheer de minister, deze vraag is ontstaan naar aanleiding van de campagne rond het gordeldier en de controles op de gordeldracht. Het blijkt een succesvolle campagne te zijn. Uit de recentste cijfers over de gordeldracht blijkt dat het de goede kant opgaat, hoewel wij nog enige achterstand goed te maken hebben ten opzichte van andere landen.

Artikel 35 van het verkeersreglement bepaalt ook een aantal uitzonderingen op de gordeldraagplicht, onder meer voor mensen die achteruitrijden, taxichauffeurs die passagiers vervoeren, personen die kleiner zijn dan anderhalve meter en bestuurders van prioritaire voertuigen, zoals politie-, brandweer-, en ziekenwagens en voertuigen van de civiele bescherming, wanneer hun opdracht het rechtvaardigt. Ook de bestellers van goederen kunnen uitzonderingen op de gordeldraagplicht genieten.

Ter informatie wou ik u vragen of het effect van de bestaande vrijstellingen van de gordeldraagplicht op de verkeersveiligheid reeds geëvalueerd werd of geëvalueerd zal worden. Op een moment dat iedereen wordt opgeroepen om de gordel te dragen en dat er serieuze controleacties zijn op het dragen van de gordel, kan het sommigen misschien tegenstaan dat bepaalde groepen nog vrijgesteld kunnen worden.

Voor welke groepen meent u dat de praktische motieven voor het vrijstellen nog opwegen tegen de veiligheidswinst van de gordeldracht?

13.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, wat de evaluatie van bestaande vrijstellingen betreft, er is mij geen enkele evaluatie bekend. Als u het mij vraagt, dan denk ik dat er een probleem zou kunnen zijn met de vrijstellingen, omdat ze te veel op de functie gericht zijn en te weinig op de situatie. Om te benadrukken dat de uitzonderingen echte uitzonderingen moeten zijn, zouden wij de vrijstellingen eventueel kunnen heromschrijven naar bijzondere situaties waarin het bijna onmogelijk of echt storend is om de gordel te dragen.

In de loop van de huidige campagnes hebben wij vastgesteld dat diverse politiediensten uit eigen beweging een eigen campagne hieraan gekoppeld hebben om zelf, veel beter dan vandaag, het

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'article 35 du Code de la route détermine les dispenses de l'obligation de porter la ceinture de sécurité. L'effet de ces dispenses sur la sécurité routière a-t-elle déjà été évaluée? Les motifs pratiques revêtent-ils plus d'importance que les raisons de sécurité?

13.02 Renaat Landuyt, ministre: Je ne suis pas informé d'une évaluation des dispenses de l'obligation de porter la ceinture de sécurité. J'estime qu'en ce qui concerne la question des dispenses, l'accent porte trop sur la fonction de conducteur et pas assez sur la situation concrète. Pour bien souligner qu'il s'agit d'exceptions, on pourrait éventuellement limiter les dispenses aux situations dans lesquelles il est

voorbeeld te tonen inzake het dragen van de gordel.

In de loop van de maand mei verwachten wij nieuwe cijfers rond de gordeldracht. Dat kan een moment zijn om na te gaan op welke wijze wij de gordeldracht nog meer kunnen stimuleren. Een van de methodes zou erin kunnen bestaan de uitzonderingen te verstrengen. Dat gebeurt dan wel zonder dat er een specifieke evaluatie bestaat of zonder dat er enige kennis is van misbruiken van de uitzonderingsregel. Er werd alleen opgemerkt dat diverse politiediensten te weinig de gordel droegen. In het kader van de huidige campagne heeft de politie zelf aangevoeld dat zij best een interne campagne voerde om beter het voorbeeld te geven.

quasiment impossible de porter la ceinture.

A la suite de la campagne préconisant le port de la ceinture, divers services de police ont décidé de leur propre initiative de donner eux-mêmes le bon exemple.

Des nouveaux chiffres sur le port de la ceinture seront disponibles au mois de mai. Nous pourrions alors envisager la manière d'encourager davantage le port de la ceinture et décider éventuellement de limiter les dispenses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "la place du Comité consultatif des usagers à la suite de la nouvelle structure du groupe SNCB" (n° 6221)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les plaintes récentes du Comité consultatif des usagers de la SNCB concernant la non-prise en compte systématique du Comité et de ses avis sur l'accueil des voyageurs" (n° 6241)

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de rol van het Raadgevend Comité van de Gebruikers naar aanleiding van de nieuwe structuur van de NMBS-groep" (nr. 6221)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de recente klachten van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS over de systematische onderwaardering van het Comité en zijn adviezen over het onthaal van de reizigers" (nr. 6241)

14.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis le 1^{er} janvier 2005, la SNCB est scindée en trois entités: la société de transport SNCB, le gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, et l'organe de coordination, la SNCB Holding.

Il va de soi que cette scission ne peut rester sans conséquence pour le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB. Actuellement, ce comité ne sait pas quel rôle lui sera accordé dans cette nouvelle structure.

Fin du mois de novembre 2004, vous affirmiez qu'il n'était pas prévu de Comité consultatif des usagers auprès d'Infrabel "parce que les clients d'Infrabel ne sont pas des usagers mais des sociétés de transport". Cela revient de facto à vouloir limiter le rôle du comité à la seule société de transport SNCB. Or, je tiens à rappeler que tous les éléments qui ont trait au service des usagers tant voyageurs que marchandises sont répartis à la fois sur la société de transport SNCB et sur Infrabel.

Cette option est en contradiction avec l'article 47 de la loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques qui prévoit que "le comité consultatif émet des avis sur toute question relative aux services fournis par l'entreprise publique". Ces services n'englobent pas

14.01 Joseph Arens (cdH): Sinds 1 januari 2005 is de NMBS opgesplitst in drie entiteiten: de vervoersmaatschappij NMBS, de infrastructuurbeheerder Infrabel en het coördinatie-orgaan, de NMBS Holding.

Eind november 2004 verklaarde u dat er bij Infrabel niet in een Raadgevend Comité van de Gebruikers was voorzien, aangezien haar cliënten geen treingebruikers zijn, maar wel vervoersmaatschappijen. Daardoor is voor het Comité nog enkel een rol weggelegd binnen de vervoersmaatschappij.

Overeenkomstig de wet van 21 maart 1991 betreffende de overheidsbedrijven is het raadgevend comité niet enkel

seulement les trains en tant que tels (voyageurs et marchandises) mais aussi tout ce qui s'y rapporte comme les tarifs, les gares, le confort, l'accueil, les quais et leurs équipements ainsi que les voies nécessaires à la circulation de ces trains.

De plus, cette option est également en contradiction avec l'arrêté royal du 4 juin 2002 fixant la composition du comité. Celui-ci comprend entre autres dix membres représentatifs des utilisateurs, le terme "utilisateurs" étant valable non seulement pour les personnes physiques mais aussi pour les organisations économiques et les entreprises.

Je soulignerai également qu'Infrabel n'est pas uniquement responsable de l'infrastructure ferroviaire mais aussi de la majeure partie des équipements d'accueil dans les gares et sur les quais, précisément l'une des questions qui intéressent directement l'usager individuel.

Cela démontre donc que le comité est directement impliqué dans les missions de la SNCB (transporteur) et d'Infrabel (infrastructure). Exclure le comité de l'une des deux activités de base équivaut à réduire considérablement sa compétence consultative et son implication dans l'ensemble des services ferroviaires.

Ainsi, limiter la mission consultative du comité à la seule société de transport SNCB serait en contradiction avec la loi du 21 mars 1991. Une solution serait d'intégrer cette mission au sein de la SNCB Holding qui joue un rôle de coordination et de centralisation vis-à-vis des deux autres entités. Le comité pourrait alors, à partir de là, s'acquitter de sa mission consultative pour les deux sociétés.

Monsieur le ministre, qu'envisagez-vous de faire?

14.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, le Règlement de la Chambre prévoit-il que l'on puisse interroger un ministre sur ses intentions?

Le **président**: Non.

14.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je peux formuler ma question différemment et vous la poser sous sa forme écrite. Je voulais simplement quelque peu la raccourcir!

14.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn vraag snel voorlezen, want ik sluit mij natuurlijk aan bij de vraag van collega Arens.

Wij hebben allemaal een prachtig boek gekregen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS en hetgeen daar in het voorwoord wordt geschreven is, denk ik, toch niet helemaal iets om trots op te zijn als spoorwegonderneming.

De NMBS heeft in 2004 blijkbaar nauwelijks of niet gereageerd op de adviezen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers, onder meer in verband met de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in de kleine stations, nochtans een punt waaraan de NMBS de jongste weken toch wel wat aandacht heeft besteed. Van overleg blijkt geen sprake te zijn geweest. Nochtans kan deze langlopende actie van het

bevoegd voor de treinen maar ook voor de overige diensten. Bovendien is er in het koninklijk besluit van 4 juni 2002 tot vaststelling van de samenstelling van het comité sprake van gebruikers, die ook ondernemingen kunnen zijn. Ten slotte is Infrabel ook verantwoordelijk voor de onthaalinfrastructuur in de stations en op de perrons.

Kan men het Comité niet met een raadgevende taak in de NMBS Holding belasten?

14.04 Jef Van den Bergh (CD&V): En 2004, la SNCB est manifestement restée sans réaction devant les avis du Comité consultatif des usagers, notamment concernant l'accueil des voyageurs dans les petites gares. Il n'y a pas eu de concertation. Néanmoins, on peut considérer que cette action complète le rapport de la direction Patrimoine sur la qualité de l'accueil.

En outre, le Comité consultatif est intégré au sein de la SNCB, de

Comité beschouwd worden als een goede aanvulling bij het rapport van de directie Patrimonium over de kwaliteit van het onthaal in de grote stations.

Bovendien wordt het Raadgevend Comité ondergebracht bij de NMBS-transportmaatschappij zodat de vraag rijst of de bevoegdheid van het Comité zich dan ook beperkt tot de treindienst zelf en dus niet langer tot, onder andere, de stations.

Daarom zou ik van de minister graag willen vernemen hoe de NMBS haar houding ten opzichte van het Comité verantwoordt. Er wordt immers niet eens overleg georganiseerd met het Comité, als we de voorzitter mogen geloven.

Verliest het Raadgevend Comité in de nieuwe NMBS-structuur de bevoegdheid om adviezen te geven over de kwaliteit van de onthaalinfrastructuur zelf? Die behoort immers tot Infrabel. Kan het Comité adviezen hieromtrent richten aan Infrabel en welke juridische waarde hebben deze adviezen dan nog wel? Is een eventuele beperking van de adviserende bevoegdheid van het Comité tot de treindienst zelf geen overtreding van de wet van 21 maart 1991, die het Raadgevend Comité de bevoegdheid geeft over alles wat de treingebruikers aanbelangt? Welke maatregelen gaat de minister in dat verband nemen?

Wat met een eventuele adviesbevoegdheid voor de commerciële treindienst? Dan kijken we al wat naar de toekomst. Moet het Raadgevend Comité niet uitgebreid worden tot deze aspecten?

14.05 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst even aansluiten bij de laatste opmerking over het voorwoord en het mooie rapport. Er staat daar veel meer in dan alleen maar een voorwoord. In het voorwoord ontstaat er een kleine verwarring tussen adviesverlener en overleginstantie. De NMBS legt ons uit dat ze steeds formeel en tijdig de nodige antwoorden op de adviezen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers verstuurt. Ze zijn wellicht ontgoocheld in de beperkte tijd die genomen wordt om nog eens overleg te plegen over hun advies. De NMBS handelt mijns inziens met haar houding volledig wettelijk correct op dit vlak.

Ik kom dan aan de huidige situatie. In de NMBS-vervoersmaatschappij is het Raadgevend Comité van de Gebruikers vooropgesteld als de continuering van de huidige situatie. Infrabel is verantwoordelijk voor de infrastructuur. Zij kent in haar handelen alleen als klanten de organisaties die gebruik wensen te maken van de infrastructuur.

Nood aan contact en advies inzake gebruikers is er bij de eindgebruiker. Bij alle operators die gebruik zullen maken van de infrastructuur moeten de gebruikers hun adviezen kunnen geven, zoals voorzien, in die mate dat wij uiteraard het systeem wensen te handhaven, wat wij willen doen.

Bij de structuurhervorming hebben wij er in eerste instantie voor gezorgd dat er niet drie raadgevende comités zijn, maar dat er één raadgevend comité blijft. Dit valt onder de structuren van de NMBS-vervoersmaatschappij.

sorte qu'on peut se demander si, désormais, la compétence du Comité ne se limite plus qu'au service ferroviaire lui-même et ne concerne plus les gares.

Comment la SNCB justifie-t-elle son attitude à l'égard du Comité? Celui-ci perdra-t-il, au sein de la nouvelle structure SNCB, son pouvoir de rendre des avis sur la qualité de l'infrastructure d'accueil? Sera-t-il habilité à adresser des avis à ce sujet à Infrabel et quelle valeur juridique revêtiront ces avis? Une limitation du pouvoir consultatif du Comité au service ferroviaire ne constitue-t-elle pas une infraction à la loi du 21 mars 1991? Qu'en sera-t-il, à l'avenir, d'une éventuelle compétence d'avis du service ferroviaire commercial?

14.05 **Renaat Landuyt**, ministre: Le rapport du Comité consultatif fait naître une certaine confusion entre la notion 'd'instance d'avis' et celle 'd'instance de concertation'. La SNCB a indiqué qu'elle répond toujours aux avis dans les délais impartis. Le Comité est déçu parce que cet avis donne lieu à une concertation très restreinte mais la méthode de la SNCB est en tout cas correcte au regard de la loi.

Le Comité consultatif des usagers constitue l'instance d'avis au sein de la société de transports SNCB. Infrabel est responsable des infrastructures et traite avec les organisations qui souhaitent faire usage de celles-ci. L'utilisateur doit toutefois également être entendu dans ce contexte.

Lors de la réforme de la structure, nous avons fait en sorte qu'il y ait non pas trois comités consultatifs mais qu'il n'en subsiste qu'un seul. Celui-ci relève de la société de transports SNCB.

In de toekomst, hopelijk de verre toekomst, als er ook een vrije markt is inzake vervoer van personen, zal er uiteraard een raadgevend comité moeten worden opgericht dat adviezen kan verlenen aan alle mogelijke operatoren. Dat is vandaag nog niet direct noodzakelijk.

Veuillez m'excuser. C'est la même chose pour les francophones.

14.06 Joseph Arens (cdH): Ne vous en faites pas pour cela, monsieur le ministre. Puis-je répliquer? Si je comprends bien votre réponse, Infrabel ne concerne selon vous que des utilisateurs autres que des personnes physiques. Je ne peux pas être d'accord puisqu'Infrabel, comme je l'ai dit, n'est pas uniquement responsable de l'infrastructure ferroviaire mais l'est également de la majeure partie des équipements d'accueil dans les gares et sur les quais. Je comprends donc mal pourquoi le Comité consultatif ne peut pas avoir lui aussi son mot à dire à ce niveau-là.

14.07 Renaat Landuyt, ministre: Dans la structure, les interlocuteurs d'Infrabel sont les organisations qui agissent pour l'utilisateur. Aujourd'hui, il s'agit seulement de la SNCB. Seule la SNCB entretient des rapports avec les utilisateurs. S'il y a des problèmes concernant les quais ou les gares, c'est plutôt l'affaire du holding. Dans ce cas, le système fait en sorte que les contacts avec l'opérateur SNCB aient lieu par l'intermédiaire des deux autres instances. Cela dit, je ne suis pas totalement hostile à votre suggestion et j'estime qu'il serait convenable de prévoir une autorité d'avis dans les structures du holding. Si on le fait, il ne pourrait s'agir que d'un pas provisoire: en effet, après 2010, si le libre circuit pour voyageurs est institué, ce comité pourrait être placé ailleurs, par exemple sous la responsabilité de l'administration. Pour être franc, c'est la raison pour laquelle j'hésite. Votre suggestion fait preuve d'une certaine logique: il serait mieux de faire dépendre le comité du holding plutôt que d'Infrabel.

14.08 Joseph Arens (cdH): C'était la question que j'avais clairement posée: envisagez-vous l'intégration de la mission du Comité consultatif au sein de la SNCB Holding? Cela me semblerait logique dans ces trois structures actuelles.

Je vous demande vraiment de faire le nécessaire, je crois que c'est important.

14.09 Renaat Landuyt ministre: Je vais commencer à y penser.

14.10 Joseph Arens (cdH): C'est déjà un premier pas mais j'espère que vous irez plus loin.

14.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik zou de minister willen danken voor zijn antwoord, ook voor zijn extra antwoord op de vragen van collega Arens. Dat maakt een en ander toch wat duidelijker.

Toch heb ik nog een bedenking, mijnheer de minister, bij de opmerking die u maakt over het al dan niet overtreden van de wet van 21 maart 1991. Ik vind het een beetje betreurenswaardig dat het de NMBS met toch een raadgevend comité, enkel om gaat omdat het wettelijk zou moeten en dan ook voldoet aan de wettelijke vereisten, terwijl er blijkbaar toch geen sprake is van samenwerking op een

Si le marché du transport des personnes devait se libéraliser à l'avenir, un comité consultatif serait nécessaire pour conseiller tous les opérateurs. Ce n'est pas encore le cas aujourd'hui.

14.06 Joseph Arens (cdH): Volgens u heeft Infrabel enkel te maken met andere dan fysieke gebruikers. Infrabel is echter verantwoordelijk voor het grootste gedeelte van de onthaalinfrastructuur in de stations en op de perrons. Waarom krijgt het Raadgevend Comité bijgevolg geen inspraak?

14.07 Minister Renaat Landuyt: De reden daarvoor is dat enkel de NMBS betrekkingen onderhoudt met de gebruikersorganisaties. Als er problemen zijn met de perrons of de stations, verlopen de contacten met de NMBS-operator via de twee andere instanties van de holding.

Het is echter niet ondenkbaar dat er binnen de structuren van de holding een adviescomité zou zijn. Ik zal daarover nadenken.

14.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est regrettable que la SNCB n'ait des relations avec le comité consultatif que parce que la loi du 21 mars 1991 l'y oblige. Il n'est nullement question, semble-t-il, d'une collaboration constructive.

constructieve manier. Als zij enkel op papier adviezen ontvangen of hun antwoord terugsturen...

14.12 Minister **Renaat Landuyt**: Begrijp mij niet verkeerd. Ik heb geen enkele reden om op grond van de huidige gegevens te zeggen dat de NMBS niet correct zou zijn! Ik heb enkel gezegd dat het voorwoord van het comité eigenlijk uitgaat van een stap te ver: het maakt het onderscheid niet tussen een advies- en een overlegorgaan. Het verwachtingspatroon ligt dus misschien wel te hoog. Dat is ook de enige vaststelling. Men kan de NMBS niet iets verwijten waarin niet wettelijk voorzien is, wat het wel doet in dat voorwoord. Het verwijt de NMBS geen overleg te plegen, maar daarin is in het systeem niet voorzien. In het systeem is in advies voorzien. Dat is het enige wat ik heb opgemerkt.

14.12 **Renaat Landuyt**, ministre: Les données ne permettent pas de conclure à des pratiques incorrectes de la part de la SNCB. Cela étant, le Comité n'établit pas de distinction entre organisme consultatif et organisme de concertation, et nourrit des espérances irréalistes. La loi parle de voix consultative et n'exige pas la concertation.

14.13 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit over "het federale 'Totaalplan fiets'" (nr. 6245)

- de heer **Dylan Casaer** aan de minister van Mobiliteit over "het Totaalplan fiets" (nr. 6366)

15 **Questions jointes de**

- M. **Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité sur "le plan fédéral global vélo" (n° 6245)

- M. **Dylan Casaer** au ministre de la Mobilité sur "le plan global vélo" (n° 6366)

15.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega, het doet mij plezier dat collega Casaer zich hierbij aansluit want het was al van voor de verkiezingen geleden dat dit onderwerp hier nog eens aan bod is gekomen. Nu zijn we meteen opnieuw met twee.

15.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le plan global "bicyclette" du ministre Bert Anciaux tenait plus du coup publicitaire que du document politique. Depuis les élections, on n'en entend plus parler.

We hadden vorig jaar, bij de lancering van het Totaalplan fiets, toen nog van minister Anciaux, al de indruk dat het meer een verkiezingsstunt was dan een serieus beleidsdocument van een federale regering. Sinds die verkiezingen is over dit plan dan ook niet veel meer vernomen. Daarom wou ik van de minister vernemen in hoever dit plan is uitgestegen boven de electorale stunt. Wordt dit plan dus ooit goedgekeurd door de Ministerraad? Is het Totaalplan fiets ondertussen echt een beleidsdocument van de minister? Wordt of werd dit voorgelegd aan de Ministerraad? Wat is eigenlijk de status van dit plan? Welke aspecten werden er eventueel al uitgevoerd? Welke worden er prioritair voorbereid en dergelijke meer? Wordt hierover ook overleg gepleegd – in verband met een aantal maatregelen – met andere ministers? Wordt er bijvoorbeeld over de fiscale maatregelen overlegd met uw collega van Financiën? Krijgt het totaalplan met andere woorden de volle steun van de hele federale regering of zit dit plan ergens in een onderste schuif?

Ce plan a-t-il jamais été approuvé par le conseil des ministres? Quels aspects ont déjà été exécutés ou sont préparés par priorité? Le ministre discutera-t-il de certaines mesures avec ses collègues afin d'obtenir le soutien du gouvernement fédéral?

15.02 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega, ik heb het inderdaad over het hetzelfde onderwerp maar u zult merken dat de toonzetting toch misschien iets positiever is dan louter zomaar zeggen dat het om goedkope verkiezingspropaganda ging van minister Anciaux. Dat vind ik ten aanzien van een ex-minister toch niet de juiste toon.

15.02 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Je trouve inopportun de prétendre que ce plan n'était qu'un coup de publicité électorale car il comporte nombre de mesures favorables à la promotion de l'utilisation de la

Ik moet zeggen... U zegt?

De **voorzitter**: Majesteitsschennis.

15.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Dat laat ik in het midden. Ik weet niet of het bij jullie zo ervaren wordt dat kritiek op Anciaux majesteitsschennis is.

De **voorzitter**: ...koning van de hilariteit...

15.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit): In ieder geval, dat Totaalplan fiets bevat een heleboel positieve maatregelen om het fietsen als dusdanig te bevorderen als onderdeel van een totale verkeersaanpak. Sindsdien zijn er nog gunstige evoluties geweest. De Vlaamse regering trekt geld uit voor fietspaden, de Fietzersbond heeft een idee rond een fietsfonds en dergelijke meer. Daarom vinden we het van belang dat de verschillende maatregelen eigenlijk gecoördineerd blijven, diegene die in het totaalplan zaten en ook diegene die nadien aan bod zijn gekomen. Ik had ook naar aanleiding van een vraag aan minister Van den Bossche met betrekking tot de kwaliteit van fietsen en fietsonderdelen begrepen dat u daarrond samenwerkt, om de kwaliteit daarvan te garanderen en zelfs nog te verbeteren.

In het Totaalplan fiets zit een aantal elementen dat zeker belangrijk is en ik heb daarom de volgende vragen. Heeft het overleg met uw collega van Consumentenzaken om ervoor te zorgen dat de controleurs de fietsen en fietsonderdelen niet enkel nakijken op productveiligheid maar ook op verkeersveiligheid, al plaatsgevonden? Indien ja, welke normen werden daarbij gebruikt? Werd er daarover al overleg gepleegd op Europees niveau? Ook dat is immers belangrijk. De Fietzersbond heeft er bijvoorbeeld op gewezen dat fietsverlichting misschien wel aan bepaalde productnormen voldoet maar daarom in de praktijk nog geen goed product is. Wordt er met het ontwerp Totaalplan fiets rekening gehouden bij het opstellen van de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel, wat betreft bijvoorbeeld bewaakte fietsenstallingen, de fiets als voor- en natransport, voor de NMBS het meenemen van de fiets op de trein enzovoort? Is er overleg geweest met uw collega's van Justitie, Binnenlandse Zaken en Financiën om de overige elementen uit het ontwerpplan uit te voeren? Indien ja, wat is de huidige stand van zaken inzake bijvoorbeeld de fiscale voordelen rond duurzame mobiliteit, het voorkomen van fietsdiefstal enzovoort?

15.05 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Casaer, wij zijn het plan volledig aan het ontleden en aan het omzetten in concrete maatregelen. Dat was mijn keuze om vlugger de nodige stappen te kunnen zetten.

Er is enerzijds het aspect van het al of niet veranderen van de verkeersreglementering op een paar punten waarop ik niet kan vooruitlopen omdat we dit binnen de regering aan het bespreken zijn. Anderzijds zijn er de door u aangehaalde concrete punten inzake de samenwerking met de minister van Consumentenzaken voor gezamenlijke controles niet alleen over de productveiligheid maar ook over de verkeersveiligheid. De onderhandelingen over de beheerscontracten van de NMBS, Infrabel en NMBS-Holding zijn aan de gang en gaan over het voorzien van de nodige mogelijkheden van

bicyclette.

15.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Depuis, le gouvernement flamand et le "Fietzersbond" (asbl flamande de cyclistes) ont encore pris d'autres initiatives. Toutes ces mesures doivent être coordonnées.

Selon la ministre Van den Bossche, les différents ministres collaborent pour veiller à la qualité des bicyclettes et de leurs diverses composantes. Y a-t-il déjà eu une concertation avec la ministre de la Protection de la consommation pour veiller à ce que les contrôleurs vérifient aussi la qualité des bicyclettes du point de vue de la sécurité routière? Quelles normes sont d'application à cet égard? Y a-t-il eu une concertation à l'échelon européen? Tiendra-t-on compte du plan global "bicyclette" au moment d'établir les contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel? Y a-t-il eu une concertation avec les ministres de l'Intérieur et des Finances sur les avantages fiscaux de l'utilisation de la bicyclette et la prévention des vols de vélo?

15.05 Renaat Landuyt, ministre: Le plan fédéral global vélo fait l'objet d'une analyse qui doit déboucher sur des mesures concrètes. Le gouvernement examine actuellement plusieurs points nécessitant une modification de la loi relative à la police de la circulation routière. Une collaboration est mise sur pied avec la ministre de la Protection de la consommation afin de procéder à un contrôle conjoint des vélos, et des

intermodaliteit van de vervoersmiddelen. Dat impliceert dus ook betere fietsvoorzieningen aan stations.

négociations sont en cours à propos des contrats de gestion de la SNCB, d'Infrabel et de la SNCB Holding en vue d'améliorer les aménagements cyclables aux abords des gares.

15.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw bondig antwoord. Ik begrijp eruit dat het geen plan is van de federale regering, maar dat het voor u een werkstuk is dat u achter de hand hebt om maatregelen om te zetten. Als een en ander op die manier tot concrete maatregelen wordt uitgewerkt, is dat voor mij ook goed.

15.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Le plan global vélo est donc l'œuvre du ministre et non du gouvernement, ce qui ne devrait pas poser de problèmes pour autant que des mesures concrètes soient prises.

Ik hoor u geen antwoord geven op de vragen van de heer Casaer in verband met de fiscaliteit. Overleg met de minister van Financiën is misschien iets moeilijker dan met minister Van den Bossche.

Le ministre n'a pas répondu aux questions relatives à la concertation avec le ministre des Finances.

15.07 Minister Renaat Landuyt: (...)

15.08 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Wij kijken met belangstelling uit naar de verschillende maatregelen die daaruit zullen voortvloeien.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

16 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de onduidelijkheid voor steden omtrent parkeerovertredingen die uit het strafrecht zijn gehaald" (nr. 6266)

16 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la situation confuse pour les villes et les communes en ce qui concerne les infractions de parking qui ne relèvent plus du droit pénal" (n° 6266)

16.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, vrij snel na de invoering van de nieuwe verkeerswet kwam er kritiek vanuit de lokale overheden over onduidelijkheid rond bepaalde parkeerovertredingen, die uit het strafrecht werden gehaald en onder het toezicht kwamen te staan van de steden en gemeenten.

16.01 Guido De Padt (VLD): Après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la circulation routière, certaines communes ont formulé des critiques quant à l'imprécision des dispositions relatives aux infractions en matière de stationnement. Dans le cadre de l'évaluation de ces mesures, treize centres urbains flamands ont rédigé un mémorandum.

Nu de nieuwe verkeerswet en ook de gedepenaliseerde parkeerovertredingen volop geëvalueerd worden, achtte een aantal steden het nodig een aantal klachten op een rijtje te zetten. 13 Vlaamse centrumsteden stelden daartoe een memorandum voor de federale regering op, omdat zij vrezen dat de evaluatie niet zal leiden tot een echte oplossing voor de lokale overheden.

Les villes demandent que la notion de 'stationnement à durée limitée' soit précisée et entendent pouvoir déterminer elles-mêmes qui peut constater l'infraction. Elles souhaitent par ailleurs savoir s'il est permis de confier l'identification des plaques minéralogiques à des entreprises privées et si les receveurs communaux peuvent avoir accès

In dat memorandum vragen de centrumsteden een verduidelijking over het begrip "beperkte parkeertijd". Daarnaast willen zij meer vrijheid rond de vaststellingsbevoegdheid. Zij willen namelijk dat zij zelf de keuze kunnen maken over wie vaststellingen kan doen. Zij willen ook duidelijkheid omtrent de vraag of het juridisch mogelijk is de identificatie van de nummerplaten door te spelen aan privé-firma's en zij willen ook de gemeenteontvangers en de rekenplichtige boekhouders van autonome gemeentebedrijven on line toegang geven tot de identificatiegegevens van de dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen.

Ik heb een drietal vragen, mijnheer de minister. Hebt u het memorandum al ontvangen? Ik neem aan van wel.

Onderkent u alle zonet aangehaalde onduidelijkheden en problemen, die door de centrumsteden worden aangekaart?

Kan of zal prioritair gevolg worden gegeven aan de vraag van de steden om, ik citeer: "... meteen en in het kader van de eerste en onmiddellijke fase van de evaluatie, deze noodzakelijke aanpassingen in de wet door te voeren?"

16.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, ik heb dat memorandum zien passeren en ik heb het gelezen. Ik heb vastgesteld dat juristen in het artikel 29 van de nieuwe verkeerswet: "Het in voormelde reglement" – de verkeersreglementen – "omschreven parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners, worden niet strafrechtelijk bestraft" onduidelijkheden zien.

Volgens de omzendbrief van de procureurs-generaal slaat beperkte parkeertijd ook op het alternatief parkeren en op de toestand dat bepaalde wagens niet langer dan 24 uur ergens mogen parkeren.

Dat is duidelijk een interpretatie van het woord "beperkte parkeertijd". Ik kan mij niet inbeelden dat ze aanwezig was bij de wetgever op het moment van het opstellen van de wet. Geconfronteerd zijnde met die interpretatie, zullen we in de komende wetwijziging effectief duidelijker moeten omschrijven wat was bedoeld. In mijn voorstellen is er in een meer precieze omschrijving in de wet zelf voorzien. Dat zal, ook hier in de Kamer, een punt van discussie worden op het moment van de bespreking van de wetwijziging van artikel 29, zijnde het artikel waarin ook de categorieën staan. Ook deze paragraaf neem ik, zoals gevraagd in uw derde vraag, op als punt van oplossing.

Een ander punt dat wordt aangekaart, is het volgende. Doordat het betalend parkeren wordt gedepenaliseerd, is er bij het hanteren bij de personen bevoegd voor de betaling van het parkeergeld een probleem ontstaan. Kunnen zij de nummerplaatgegevens opvragen en gebruiken voor het innen van het parkeergeld? Hoewel nummerplaatgegevens gegevens zijn die vlot strafrechtelijk kunnen worden gebruikt voor strafrechtelijk onderzoek, is in deze situatie niet voorzien. Naar mijn oordeel – dat heb ik ook al intern laten weten – behoort de gemeente tot het algemeen belang. In de mate dat de gemeente concessies doorgeeft, lijkt het mij verantwoord dat de gemeenten de gegevens voor de concessionaris kunnen bekomen, om te weten wie de nodige betalingen niet doet. Ook hier zal echter enig wetgevend ingrijpen nodig zijn om de puntjes op de i te zetten, zodat er geen misverstanden bestaan over al dan niet kwalijke interpretaties van de privacywetgeving.

Wij zitten dus met een probleem dat wij normaal gezien niet kunnen oplossen, voor privé-uitbaters. Privé-uitbaters op grond van de gemeenten, dat lijkt mij de uitzondering waarin wij zouden moeten voorzien.

16.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

aux données d'identification dont dispose la DIV.

Le ministre a-t-il reçu ce mémorandum et reconnaît-il les problèmes évoqués? Les adaptations indispensables seront-elles immédiatement apportées à la loi?

16.02 **Renaat Landuyt**, ministre: J'ai lu le mémorandum.

Les juristes considèrent que le passage controversé de l'article 29 de la loi relative à la circulation routière est imprécis. L'interprétation qui en est faite dans la circulaire des procureurs généraux ne correspond pas aux intentions du législateur. Dans le cadre de la prochaine modification de loi, nous veillerons dès lors à définir de manière plus précise la notion de stationnement à durée limitée.

L'utilisation des données de la plaque d'immatriculation pour la perception des redevances de stationnement par la firme compétente pour le paiement des redevances n'est pas autorisée. J'envisage un système dans le cadre duquel la commune demande les données pour le compte du concessionnaire afin de savoir qui est en défaut de paiement. Une modification de la loi est toutefois également nécessaire à cet effet.

16.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik wil benadrukken dat mijn interpretatie ruimer is dan die van mijn administratie.

16.05 **Guido De Padt** (VLD): Betreffende het eerste aspect stel ik vast dat u, in tegenstelling tot de procureurs-generaal, van mening bent dat het beurtelings parkeren en het langer dan 8 uur in een bebouwde kom parkeren niet behoren tot de gedepenaliseerde overtredingen.

16.05 **Guido De Padt** (VLD): Contrairement à ce qu'affirment les procureurs généraux, les infractions au stationnement alterné et le stationnement de plus de huit heures dans une agglomération ne sont donc pas dépenalisés?

16.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb vastgesteld dat de procureurs-generaal in hun interpretatie verder gaan dan – zo vermoed ik – de bedoeling was van de wetgever. Ook omwille van het feit dat het praktisch heel moeilijk is om die zaken, waartoe soms ook het “storend parkeren” behoort, te laten vaststellen en vervolgen door de politie. Ik vind dat op zichzelf al een probleem.

16.07 **Guido De Padt** (VLD): Er is bij het parkeren inderdaad ook een probleem van vaststelling. Ik denk dat de gemeenten tevreden zullen zijn met het wettelijk instrumentarium dat u hen wil aanreiken om overtredingen vast te stellen. Dit wetgevend instrumentarium mag echter niet te log zijn.

16.07 **Guido De Padt** (VLD): Je pense qu'il ne faut pas alourdir inutilement le dispositif légal mis à la disposition des communes.

16.08 Minister **Renaat Landuyt**: Het probleem is mijns inziens op te lossen met een duidelijke omschrijving van de niet-strafbare situaties: door een uitsluiting van situaties waarvan men mogelijk denkt dat ze erbij horen. Uw punt over de gegevens inzake nummerplaten kan al voor een groot deel opgelost worden door de administratie een andere interpretatie op te leggen, of door hen ervan te overtuigen dat het niet fout is meer gegevens door te geven. Ik heb dat in de Senaat reeds uitdrukkelijk gezegd.

16.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Les procureurs généraux vont en effet plus loin dans leur interprétation. Nous allons clarifier la loi en excluant explicitement certaines situations.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

17 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijkheid om verschillende nummerplaten te vermelden op één bewonerskaart" (nr. 6345)**

17 **Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la possibilité d'indiquer plusieurs plaques minéralogiques sur une carte de stationnement pour riverains" (n° 6345)**

17.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, mijn vraag is geput uit mijn eigen ervaring als burgemeester. Mij werd door mijn diensten de vraag gesteld na te gaan of er geen mogelijkheid is in te voeren dat een bewonerskaart kan worden afgeleverd waarop verschillende nummerplaten van de wooneenheid vermeld worden.

17.01 **Guido De Padt** (VLD): Pour l'instant il est impossible de mentionner les différents numéros de plaques d'immatriculation des habitants d'une même habitation sur une carte de stationnement pour riverains. Cependant les frais inhérents à l'achat d'une seconde carte peuvent s'élever à 100 ou même 200 euros. Le ministre va-t-il autoriser les communes à délivrer des cartes de stationnement pour riverains sur lesquelles peuvent figurer les différentes plaques

Het voordeel van zo'n regeling zou enerzijds, zijn, dat er in elk geval maar één parkeerplaats per wooneenheid wordt ingenomen door een van de nummerplaten die vermeld zijn op de kaart. Anderzijds, vermijdt men zo dat gezinnen soms vrij grote uitgaven moeten doen voor het verkrijgen van een tweede of zelfs een derde kaart voor hun gezinsleden. Er zijn gemeenten die het willen invoeren. Ik denk bijvoorbeeld aan Aalst, Brugge, Sint-Niklaas, die nu 100 euro vragen voor een bijkomende bewonerskaart. Gent vraagt 200 euro voor een bijkomende bewonerskaart. Het zou dan kunnen dat men toestaat –

zoals bijvoorbeeld in mijn geval waarbij ikzelf en mijn dochter een voertuig hebben terwijl men in Geraardsbergen maar één bewonerskaart kan krijgen – de twee nummerplaten te vermijden. Dat zou met zich brengen dat er telkens maar een voertuig kan gebruikmaken van die bewonerskaart. Wanneer ik afwezig ben, zou dus mijn dochter er wel gebruik van kunnen maken. Met die ene kaart zouden wij toch al veel uitgespaard hebben.

Mijn vraag is, mijnheer de minister, of u bereid bent toestemming te geven aan de gemeenten bewonerskaarten af te leveren waarop de nummerplaten zijn vermeld van de bewoners van eenzelfde wooneenheid?

17.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer De Padt, nog net voor de vorige verkiezingen is er al een versoepeling gebeurd waarbij men meer kaarten per wooneenheid kan uitreiken. De prijs die daarvoor gevraagd wordt, behoort tot de autonomie van de gemeenten, heb ik begrepen. U vraagt nu een bijkomende stap, namelijk een kaart toepasbaar maken voor de verschillende wagens van een bepaald gezin. Persoonlijk heb ik geen reden om daar tegen te zijn en om ook daar de autonomie van de gemeenten te laten spelen.

Ik neem die suggestie dus mee.

17.03 **Guido De Padt** (VLD): Nu is daarin nog niet voorzien?

17.04 Minister **Renaat Landuyt**: Neen. Het lijkt mij echter niet uitgesloten dat de gemeenten dat zouden moeten kunnen toelaten.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

18 **Vraag van de heer Guido de Padt aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke afschaffing van boetezegels om verkeersboetes te betalen" (nr. 6349)**

18 **Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'éventuelle suppression des timbres-amendes pour le paiement des amendes de roulage" (n° 6349)**

18.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, ik heb mij gebaseerd op een verklaring die ik heb gelezen in de pers. U heeft daarin toegegeven dat u voorstander bent van de afschaffing van de ouderwetse inning van verkeersboetes.

Het systeem waarbij overtreders nog altijd boetezegels moeten kopen in het postkantoor om daarmee naar het politiekantoor te gaan, wil u blijkbaar liever kwijt. Ik denk dat u daarin gelijk heeft. Trouwens, in vele postkantoren kan men zelfs niet met de eigen bankkaart boetezegels betalen; men moet eerst aan een bankautomaat geld afhalen, om dan aan de Post geld af te geven voor boetezegels.

Ook volgens ons moet het mogelijk zijn om meer moderne betalingsmogelijkheden in te voeren. Vandaar een aantal vragen. Kan u aangeven – dit is misschien ook het voorwerp voor een schriftelijke vraag, mijnheer de minister – voor hoeveel euro's de Post tijdens de voorbije drie maanden aan boetezegels heeft verkocht, met zo mogelijk een opsplitsing per Gewest? Misschien is het iets moeilijker om dat nu al mee te geven, maar je weet maar nooit.

minéralogiques d'une seule adresse?

17.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Je ne suis pas opposé à la proposition de M. De Padt et je vais tenir compte de la suggestion. Les communes doivent pouvoir décider en toute indépendance si elles souhaitent mentionner plusieurs plaques minéralogiques sur une carte de stationnement pour riverains.

17.03 **Guido De Padt** (VLD): N'est-il pas possible de régler cela immédiatement?

17.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Non.

18.01 **Guido De Padt** (VLD): C'est à juste titre que le ministre souhaite modifier l'ancien système de perception où il fallait acheter des timbres-amendes au bureau de poste pour se rendre ensuite à la police. Combien de timbres-amende La Poste a-t-elle vendus au cours des trois derniers mois? La suppression du système en concertation avec le SPF Finances, la police et les banques est-elle en bonne voie? Quand le ministre souhaite-t-il voir la mesure entrer en vigueur? Quelles possibilités de paiement le ministre entrevoit-il?

In hoever is op dit ogenblik reeds effectief werk gemaakt van de mogelijke afschaffing van boetezegels om verkeersboeten te betalen? Zijn er reeds concrete gesprekken geweest met vertegenwoordigers van de politie, de banken en de federale overheidsdienst Financiën? Zo ja, wat waren de standpunten van de betrokken partijen? Voorzien zij grote problemen?

Wat is de tijdsspanne waarin u de boetezegels tot betaling van verkeersboetes afgeschaft wil zien? Welke alternatieve manieren om verkeersboetes te betalen ziet u al in de toekomst, bankkaart, kredietkaart en zo meer.

18.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega, eigenlijk zou ik hier willen verwijzen naar de werkzaamheden in verband met het wetsontwerp "beschikking tot betaling". Ik denk dat wij, voor zover als nodig, daarin enige wettelijke regeling zouden kunnen inschrijven in verband met het kunnen betalen met een overschrijvingsformulier. Dat is een eerste stap inzake soepeler betalen.

We zijn een en ander aan het bestuderen. Ik ben er voorstander van en vraag een duidelijker mandaat van de regering om effectief te kunnen afstappen van het systeem van de boetezegels en te kunnen gaan, in eerste instantie, naar overschrijvingsformulieren.

De bezwaren die er op dat vlak bestaan zijn zeer klassieke bezwaren. Voor de administratie Financiën is het gemakkelijker om met één klant te werken, namelijk De Post, in plaats van met bijvoorbeeld 196 politiediensten, die de nodige inning zouden kunnen doen. Dat mag voor ons geen argument zijn om die administratieve vereenvoudiging voor de mensen niet door te voeren.

(...)

Wij gaan in het kader van de wijziging aan de nieuwe verkeerswet een aantal bijkomende beslissingen nemen. Dat is een van de beslissingen waaromtrent ik een duidelijker mandaat vraag. Ik moet op dit vlak samen met de minister van Financiën een paar stappen zetten. Ik moet dan iedereen in het werkveld overtuigen om daarin mee te gaan.

18.03 **Guido De Padt** (VLD): Het zal wellicht niet meer voor dit jaar zijn.

18.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik durf daar geen termijnen op te kleven.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Dan zijn onze werkzaamheden achter de rug.

De weinige leden die overblijven, wil ik toch signaleren dat we pas opnieuw samenkomen op 20 april met minister Landuyt. Dan is er wetgevend werk over verkeersveiligheid. Daartussen valt het bezoek van de vice-eerste minister weg omwille van de begrotingscontrole enzovoort.

18.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Nous pourrions mener cette discussion lors de l'examen du projet de loi relatif à l'ordonnance de paiement. On pourrait insérer une disposition dans ce texte permettant le paiement de l'amende par virement.

Le SPF Finances s'oppose à la suppression des timbres-amende, arguant qu'il est plus facile de collaborer avec un seul interlocuteur, à savoir La Poste, qu'avec une multitude de commissariats de police. Cet argument ne devrait cependant pas empêcher une simplification du système pour le citoyen.

Je dois régler la question de la modification en concertation avec le ministre des Finances. Je devrai ensuite convaincre tous les partenaires concernés.

18.03 **Guido De Padt** (VLD): Le ministre peut-il avancer un calendrier?

18.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Je ne puis donc avancer d'échéancier.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.11 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.11 heures.*